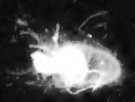


2000-2001 ANNUAL REPORT

USING OUR EXPERTISE
TO SERVE THE NEEDS OF OUR CLIENTS

MATTERS ? OF TIME

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

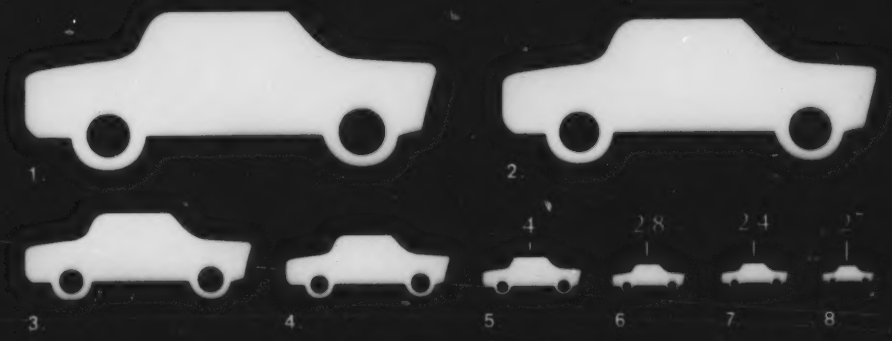
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

The St. Mary's River Bridge Company

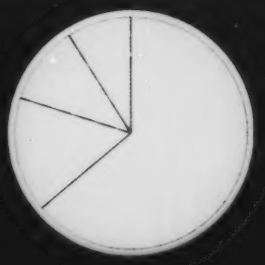
Canada

ANNUAL TRAFFIC IN MILLIONS OF VEHICLES



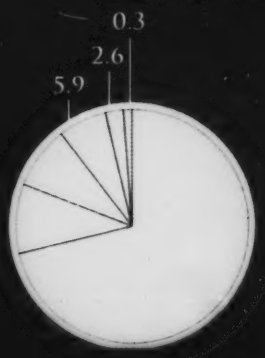
1. Champlain Bridge
2. Jacques-Cartier Bridge
3. Honore-Mercier Bridge
4. Bonaventure Expressway
5. Melocheville Tunnel
6. Sault Ste. Marie International Bridge
7. Seaway International Bridge
8. Thousand Islands International Bridge

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES 2000 2001



- Maintenance 67.6 %
- Operation 8.2 %
- Administration 15.8 %
- Amortization 8.4 %

DISTRIBUTION OF REVENUE SOURCES 2000 2001



- Thousand Islands Bridge operating revenue 5.9 %
- Leases and licences 9.6 %
- Tolls 8.5 %
- Interest 2.6 %
- Other 0.3 %
- Parliamentary appropriation 73.1 %

CREDITS

- Graphic Design and Production
- Photography

102-04014

TABLE OF CONTENTS

"TIMELESS, TIMEPROOF"

00 03 Report to Shareholder
00 06 The Year in Review
00 12 The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated
00 28 The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.
00 34 The St. Mary's River Bridge Company

BRIDGES AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURES

CORPORATE INFORMATION

FINANCIAL STATEMENTS 2000-2001

00 49 Fiscal Year Overview
00 52 Summary Table
00 53 Management Report
00 54 Auditor's Report
00 55 The Federal Bridge Corporation Limited

MISSION
THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED AND ITS SUBSIDIARIES

ADDRESSES

• THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

55 Metcalfe Street
Suite 1210
Ottawa, Ontario
K1P 6L5

T (613) 993-6880
F (613) 993-6945
www.federalbridge.ca
agirard@federalbridge.ca

• THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

P.O. Box 10
Lansdowne, Ontario
K0E 1L0

T (315) 482-2501
F (315) 482-5925
www.tibridge.com

The Federal Bridge Corporation Limited / La Société des ponts fédéraux Limitée

June 30, 2001

The Honourable David Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
29th floor
330 Sparks Street
Tower C, Place de Ville
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Dear Minister,

In accordance with the provisions of Section 150 of the ***Financial Administration Act***, I am pleased to submit the Annual Report of The Federal Bridge Corporation Limited for the fiscal year ending March 31, 2001. This Report also contains the financial statements of the Corporation, which have been audited by the Auditor General of Canada in accordance with Part X of the ***Financial Administration Act*** and Regulations, the ***Canada Business Corporations Act***, the ***Canada Marine Act*** and the Articles and Bylaws of the Corporation.

In the interests of economy, this Report also incorporates the Annual Reports of our subsidiary organizations, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, and of the St. Mary's River Bridge Company.

Yours truly,

Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

Canada

1. THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

REPORT TO SHAREHOLDER

The challenge of using our expertise to serve the needs of our clients by providing safe, environmentally sound, efficient, well-maintained and affordable bridges and other transportation structures for their use is one that is taken very seriously by all the employees of The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) and its subsidiaries.

In this Annual Report, we have consolidated the reports of our subsidiary organizations in order to reduce costs even further, increase efficiency, and also present a unified picture of our operations.

Our organization continues to grow, with the acquisition of the St. Mary's River Bridge Company, which owns the Canadian portion of the Sault Ste. Marie International Bridge.

Our national and international assets contain some of the busiest and most important transportation infrastructure in the country. We believe that we have developed the highly skilled and highly efficient team of specialists necessary to take on responsibility for the operation and management of other transportation structures if the Governor in Council considers it appropriate.

This past year has seen a number of developments in several key areas. For example, our largest project, the deck replacement of the Jacques Cartier Bridge in Montréal, representing a $120 million investment, is now underway. We are completely committed to doing all we can to ensure the least amount of disruption in traffic while this work is completed over the next two years.

We are also increasing the use of Intelligent Transportation Systems such as the electronic variable message signs which give travelers up to the minute information on traffic and road conditions on many of our structures and enable them to choose other routes if necessary. This signage is also used to identify our assets as federal structures, in accordance with the commitment and involvement of the federal government in meeting the needs of the travelling public and businesses.

Pont Champlain Bridge
START TUE SUN 22H
DOWNTOWN EXIT
CLOSED UNTIL JULY 21ST
Canada
70

"Move with the time"

Over the course of the year, we also undertook a number of studies on the impact of such things as the increased truck traffic on our bridges, roads and tunnels, as a result of economic growth and increased trade, particularly with our largest trading partner, the United States. We know that congestion on our roadways costs us hundreds of millions of dollars in lost income and profits, and The Corporation Limited is working with several of its governmental and non-governmental partners to find ways to alleviate this situation. In doing so, we look at the whole picture of traffic movement in a given area, not just the movement of traffic over those structures for which we are responsible. In the Montreal area, for example, where traffic congestion is costing upwards of half a billion dollars per year, we are studying proposals that could possibly involve the construction of additional highways and other infrastructure, or the construction of light rail or monorail track over some of our structures.

At the same time, we continue to work to improve our internal operations and to increase our financial control in such areas as lease and licence management, and in continuing to develop the human resources necessary to carry out our operations. Also, in this past year we have asked our subsidiary companies to carry out inventories of all their properties to make sure that in all we do, we comply with all environmental regulations. At the same time, we are working on the development of a set of key performance indicators so that we can more effectively monitor all our operations and make changes when necessary.

In our two and a half years of operation, I am proud to report that our organization has successfully reduced costs and has put in place a better, more effective and efficient management system in our head office in Ottawa, and in all of our subsidiary organizations.

We are committed to continuing this work in the years ahead so that the millions of Canadians and others who make use of our transportation structures everyday can rely on safe, affordable and environmentally sound bridges, tunnels and roadways.

00:05

THE YEAR IN REVIEW

The bridges and other structures under the control of the FBCL are an important part of Canada's transportation infrastructure, and are essential for the safe and efficient movement of people and goods.

Hundreds of thousands of commuters, tourists, travellers, service vehicles, trucks, buses, cyclists and pedestrians make use of these structures everyday.

These structures also contribute greatly to national and international trade, particularly with the United States, which is our largest trading partner as we are theirs.

In its two and a half years of operation, the FBCL has successfully reduced operating costs, and the assets under its control are now better managed and more efficiently run. It has also developed a team of specialists with expertise in managing and operating bridges, tunnels, highways and other transportation structures. The use of new information technology and innovation are central to the success of this market-driven organization. In addition, a Committee has been created at the head office in Ottawa with a mandate to develop and make recommendations on a list of key performance indicators that will then be monitored regularly to ensure that the organization is fulfilling its mission and meeting its objectives.

These indicators will show the extent to which costs have been reduced, management policies and practices standardized, federal visibility enhanced, and how expertise and resources have been rationalized. They will also show the impact on the organization when structures have been transferred to it, and the efficacy of arrangements with third parties.

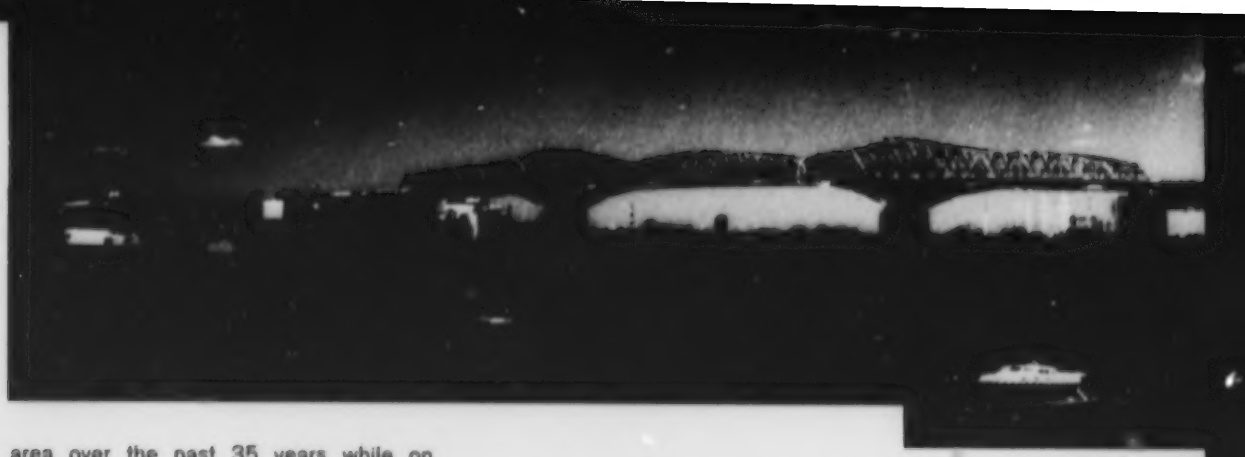
INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEMS (ITS)

VARIABLE MESSAGE SIGNS

In June 1999, FBCL put in place a Variable Message Signs (VMS) Program as part of its ITS initiatives. VMS provide drivers with real time information on traffic and road conditions, and, in some cases, are used to identify the structure as federal property. This program was continued and expanded during 2000-2001.

At the time of the creation of the program, the Champlain and Jacques Cartier bridges were highly congested, and deck replacement work on the Victoria Bridge made the congestion even worse, adding from thirty to ninety minutes to the normal waiting period for users to cross the South Shore bridges.

The problem was not the bridges themselves, but the fact that they were being greatly overused due to increased traffic. No new crossings or bridges have been added to the transportation infrastructure in that



area over the past 35 years while on Champlain Bridge alone, truck traffic has increased by 11% and automobiles by 3% annually, over the last ten years.

The VMS will improve traffic safety, reduce accidents, provide information on roadway hazards and conditions such as black ice, accidents and other delays. They also suggest alternate routes which has helped to provide better management of the overall traffic flow.

In addition, the VMS system is integrated with a new camera surveillance system and a Camera Counting System. An agreement has been made with the Québec Ministry of Transportation to fully integrate the Corporation's VMS system into the Traffic Management Centre operated by the Ministry so that bridge users will be provided with additional information on congestion, construction and other roadway conditions.

The objective is not only to put a VMS system in place on certain structures, but also to create the most efficient and flexible safety framework that will allow FBCL to adapt, customize and implement it elsewhere to benefit other structures that may require this technology.

FBCL is also in the process of implementing a policy, which establishes guidelines to ensure a consistent and uniform national approach to the identification of federal bridges and other structures under its jurisdiction. This policy includes the supply of identification signage to subsidiary companies which cannot afford the cost of producing new signage.

FEDERAL IDENTITY PROGRAM

The VMS Program is also used to identify structures as federal property under the Federal Identity Program. All of the structures under the Corporation's jurisdiction are so identified either with fixed signs or with electronic variable message signs.

In fact, the two busiest bridges in Canada (Champlain and Jacques Cartier) had never been identified as federal structures until the Corporation's new VMS Program was put in place. Today, these important structures are identified as bridges owned and maintained by the Canadian Government for the economic benefit of the Greater Montreal area.

The VMS system is not an expense to taxpayers or users; it is funded through a commercial signage program.

COMMERCIAL SIGNAGE

In order to cover the costs of the VMS system, the FBCL has organized a Commercial Signage Program, which will consist of billboards put up by Mediacom Inc. The consultant we retained has pinpointed 130 locations near the Jacques Cartier and Champlain bridges and the Bonaventure Expressway that could be used for these signs. We have reserved 30 of these sites.

The revenues from commercial signage are based on market driven values, and the policy of the Corporation is to ensure that almost all revenues generated by the

advertising signs are to be reinvested in the location where they were earned, for the benefit of bridge users.

The Corporation has taken these initiatives to accomplish its mission of providing efficient and safe passage of vehicles over its structures.

This Montréal initiative will generate a total of about $60 million over the 15-year contract period. The Corporation's goal is to re-inject 95% of the revenues in new traffic safety and management systems for the benefit of bridge users, and to use the other 5% of revenues to cover administrative expenses and to support identification signage for subsidiaries which cannot afford the cost.

VEHICLE COUNTING AND CLOSED CIRCUIT TELESURVEILLANCE SYSTEMS

The Corporation has also initiated the installation of an advanced vehicle counting system that uses cameras at four locations (Jacques Cartier and Champlain bridges, Highway 15 and Bonaventure Expressway). The existing outdated closed circuit camera surveillance system will be replaced by a new $4 million system using fibre optic technology. This new program is paid for by commercial signage revenues.

THE ROCHE-DELUC TRAFFIC STUDY

As was pointed out in Transport Canada's latest Annual Report, the growing number of trucks involved in interprovincial and international trade is adding rapidly to increased traffic congestion in the Greater Montreal area in general, but on its bridges in particular. The Roche-Deluc study which was initiated earlier, had estimated that the cost of traffic congestion for the Montreal region overall was in excess of $500 million in 1999. Since 1990, the number of trucks crossing the Canada-US border increased at an annual average rate of 7.9%, from 19,680 to 33,410 trucks daily. On the Champlain Bridge alone, truck traffic has increased by 11% every year since 1992.

In 1999, exports from Canada to the United States were $354 billion alone, while imports from the USA to Canada represented $215 billion. About 70% of this was carried in trucks.

The ever-increasing volume of truck traffic is accelerating the wear and tear on the decks of bridges as well as the support structures. This leads to significant increases in maintenance costs, which, in turn, increases congestion because it reduces the availability of traffic lanes under repair.

Two possible solutions were proposed. One was to build another highway to bypass Montreal Island which would require the construction of two new bridges and some 35 kilometres of roadway, and the other was to build a new mass transit system over the highway 10 / Champlain Bridge Ice Control Structure / Bonaventure Expressway Corridor. Another study is now underway to determine the feasibility of the two proposals.

JOINT CANADA-U.S. FEASIBILITY STUDY ON THE THOUSAND ISLANDS AND SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGES

Preliminary steps have been undertaken with the Department of Transportation of the State of New York to determine the future needs at the Thousand Islands and Seaway International bridges. The study will look at the existing infrastructures and the operational capacity of the two crossings, and determine remedial measures and their possible implementation.

THE MANAGEMENT OF LEASES AND LICENCES

In 2000-2001, FBCL began implementing a Leases and Licences Management System in order to provide a comprehensive list of leases and licences and to establish an effective follow-up procedure. The system will also estimate and compare rent revenues and payments in lieu of taxes and, among other things, will create a control system for insurance certificates.

ENVIRONMENTAL STUDIES

In 2000-2001, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC), our Cornwall subsidiary, submitted an inventory of its properties to ensure compliance with environmental regulations. Their report has indicated that our assets and operations do not present any major known environmental challenges.

HUMAN RESOURCES

During the past year, the Corporation has created programs to recruit, retain and motivate employees. The Corporation has also linked its human resources practices with its business strategy. It has registered the new pension plan with Revenue Canada and the Superintendent of Financial Institutions. In addition, a collective agreement was signed and ratified by unionized workers in The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated subsidiary, and a job evaluation plan was developed by a joint committee of unionized and non-unionized employees. A human resources strategic plan was also drafted for the SIBC.

MANDATE OF THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) and its subsidiary organizations have a mandate to engage in a range of activities to ensure that the bridges, tunnels, roadways and other structures under their control are safe, modern, efficient, environmentally sound and well-maintained, and in doing so, demonstrate the commitment of the Government of Canada to the transportation needs of the country. Our clients are the millions of Canadians and foreign individuals and businesses who use these structures every day.

As outlined in Schedule 2 of its incorporation documents, FBCL can acquire land for the construction, maintenance and operation of bridges connecting Canada with the United States, either alone or in cooperation with U.S. authorities.

The Corporation is also authorized to acquire land for constructing, maintaining, managing and operating other structures or property as directed by the Governor in Council. It assumes responsibility for all transferred property and rights, and, with the approval of the Governor in Council, may also lease to any person any lands, property or water power held in its name or in the name of the Government of Canada.

The FBCL is responsible for ensuring all its operations are conducted efficiently to control costs and maximize value, and that the structures under its control are safe and well-maintained and provide a high quality of service to its users. It is also responsible for ensuring that the federal government's role in transportation is recognized, that heritage structures are properly maintained and preserved, and that all environmental laws and regulations are respected during any construction or maintenance.

THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE

The Thousand Islands International Bridge is operated and maintained by The Thousand Islands Bridge Authority (TIBA) under an Agreement with FBCL.

In the fiscal year 2000-2001, the FBCL initiated a number of maintenance-related and safety improvement projects including the replacement of centre tie and girder pin project which began in May and was completed in July 2000; the rehabilitation of concrete piers project started in August 2000 and was completed in May 2001; the rehabilitation of the North Approach began in April 2001 and is expected to be completed in June.

Finally, a planned maintenance walkway is to be installed by TIBA in July 2001, in addition to the abutment slope stabilization which will be carried out.

PROFILE AND HISTORY

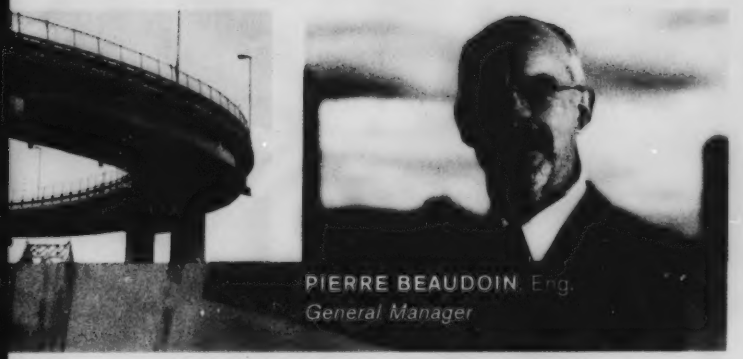
The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) is a Crown corporation, which was established in 1998 under the ***Canada Business Corporations Act*** to operate the bridge and highway assets formerly under the control of The St. Lawrence Seaway Authority. Its articles of incorporation provide that it can take responsibility for other bridges and transportation structures if the Governor in Council so orders, and since 1998, other assets have been added to its responsibilities.

The FBCL controls two categories of assets: those that are financially self-sufficient through the collection of tolls, and those that depend on government funding for their operations.

Self-sufficient assets include the Thousand Islands International Bridge; the Seaway International Bridge in Cornwall, and the Sault Ste. Marie International Bridge. All FBCL assets are operated by its subsidiary companies or through partnership agreements. Our international crossings are the Thousand Islands International Bridge, the Seaway International Bridge located in Cornwall, and the Sault Ste. Marie International Bridge.

Assets requiring government funding include the Jacques Cartier and Champlain bridges, the Champlain Bridge Ice Control Structure, the Bonaventure Expressway and a portion of Highway 15, half of the Honoré-Mercier Bridge and the Melocheville Tunnel, all located in the Montreal region.

2. THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED



PIERRE BEAUDOIN, Eng.
General Manager

GENERAL MANAGER'S REPORT

The road network is a key element in the Montreal metropolitan region and the Canadian economy. This is evident from the annual increases in trucking and road congestion alone.

The visibility of the infrastructures managed by the Corporation, their social significance and their importance to economic development support the maintenance and improvement of services provided to the public. It is on the basis of this profound conviction and my commitment to the principles and values of service to users that I agreed to assume the position of General Manager last fall.

My first actions as General Manager were to evaluate the overall situation, develop new management methods and establish an action plan for public communications in order to mitigate the impact of major construction projects on the Corporation's structures.

One of the unarguable landmarks in Montréal's tourism landscape is certainly the Jacques Cartier Bridge of which we are very proud. After seventy years in existence, a major repair to the surface of the bridge is about to take place. A key event in 2000-2001 was the awarding of a design-build contract to Groupement SMDB on October 12, 2000 for the deck replacement of the Jacques Cartier Bridge. This project, representing an investment of more than $120 million, is the most important bridge repair project ever undertaken in Canada. It constitutes a challenge from every point of view: engineering, technology, project co-ordination and the project's impact on users. The Corporation has set up an organizational structure specifically for this project, bringing together a number of several specialized firms which are committed to carrying out a quality project with minimum impact on users.

For the project to run smoothly, we also thought that it would be essential to form strategic partnerships with the public and para-public authorities as well as all of the organizations involved. We set up a steering committee in order to ensure information sharing and the co-ordination of our activities. Through this network of partners, we will be able to co-ordinate our communications efforts and answer questions pertaining to issues such as safety, environmental responsibility, mass transportation, trucking and recreation, whether directly or indirectly related to the Jacques Cartier Bridge's deck replacement project. Our success will be made possible through the commitment of each and every one of the Corporation's employees and the involvement of our partners, which will enable us to meet this major challenge and to continue to offer the best service to the public.

Therefore, it is with great pleasure that I submit to you the Corporation's Annual Report, setting out its objectives and achievements during the year, as well as the outlook for the upcoming fiscal year.

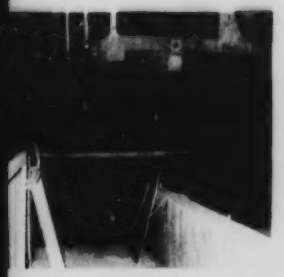
THE YEAR IN REVIEW

The Corporation proposed and undertook a number of major infrastructure maintenance projects over the year. Care was given to minimizing the impact on traffic as a result of these major maintenance projects, which involved programs to repair pavements, viaducts and decks, clean and paint bridges, repair steel structures and piers, and modernize signalling systems.

Out of a total of $22.5 million in maintenance expenditures during 2000-2001, the major maintenance program, excluding investments on the Jacques Cartier Bridge deck replacement project, represented $19 million, broken down as follows:

• BRIDGE PIER REPAIRS	$1,333,034
• STEEL STRUCTURE REPAIRS	$4,318,840
• CLEANING AND PAINTING PROGRAM	$3,303,524
• PRECAST CONCRETE BEAMS	$614,367
• BRIDGE DECKS	$3,393,981
• PAVEMENTS AND VIADUCTS	$986,303
• SIGNALLING	$1,394,181
• OTHER	$3,581,496

An amount of $6,694,000 for the Jacques Cartier Bridge deck replacement project was capitalized as work in progress.



REPORT ON OVERALL OBJECTIVES FOR 2000-2001

REDECKING THE JACQUES CARTIER BRIDGE

This large-scale project, representing an investment of more than $120 million, is the most important bridge repair project ever undertaken in Canada.

Most of the existing deck of the Jacques Cartier Bridge – which spans the St. Lawrence River between the Island of Montreal and the City of Longueuil – dates back to when the bridge was built and first opened to traffic in 1930. Originally, there were three lanes; however, two lanes were added in the 1950s to meet the growing traffic. Today, annual traffic over the Jacques Cartier Bridge is estimated at 43 million vehicles.

The contract covers all design, prefabrication and construction work to redeck the Jacques Cartier Bridge. It provides for the full replacement of the reinforced concrete deck (the width of five traffic lanes) over a distance of 2.7 kilometres with approximately 60,000 square metres of surface to be rebuilt. A new deck built of pre-cast concrete components, assembled with high-tension steel cables, will replace the existing deck.

The contract also provides for the replacement of the sidewalk on the upstream (western) side of the bridge by a new bicycle path. The sidewalk on the downstream (eastern) side will also be replaced. The contract also entails major improvements in the geometry of the lanes at the section of the bridge which is known as the "Craig curve".

The call for tenders was issued in January 2000 to qualify companies capable of carrying out the project, and the contract was awarded on October 12, 2000. Prefabricated deck panels will begin to be installed in May 2001, and this phase of the project is expected to be completed in November 2002 at a total construction cost estimated at $110,000,000. This total does not include related project management costs and other services.

In order to ensure the safety of users, increase the efficiency of construction work and provide users with the best possible service, the bridge will be closed at night and reopened during the day between 5:30 A.M. and 8:30 P.M.

Given the nature and scale of the project during fiscal year 2000–2001, the Corporation deployed all of the necessary resources and efforts to ensure the proper implementation of the project. The main priorities are to minimize the impact on users and to meet the deadlines established.

Between November 2000 and February 2001, the contractor built a plant near the bridge, where 1,518 of the concrete components needed for the replacement of the existing deck will be prefabricated.

FINANCIAL REVIEW OF THE YEAR

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

BREAKDOWN OF REVENUES AND EXPENDITURES IN 2000-2001 BY INFRASTRUCTURE

	JACQUES CARTIER BRIDGE	CHAMPLAIN BRIDGE AND BONAVENTURE EXPRESSWAY	HONORÉ-MERCIER BRIDGE	MELOCHEVILLE TUNNEL	CHAMPLAIN BRIDGE ICE CONTROL STRUCTURE	TOTAL
	$	$	$	$	$	$
• Revenues	406.118	561.066	29.578	6.942	2.665	1.006.369
• Expenditures						
Operations	997.009	2.170.283	–	–	–	3.167.292
Maintenance	7.781.710	11.284.731	2.111.769	956.480	367.146	22.501.836
Administration	1.173.070	1.631.782	272.901	123.604	47.446	3.248.803
Amortization	52.717	1.060.975	475.446	–	450.000	2.039.138
• Total expenditures	10.004.506	16.147.771	2.860.116	1.080.084	864.592	30.957.069

Furthermore, during the project's first phase, platforms were installed on either side of the bridge to enable workers to reach the different parts of the structure and deck and perform the repairs and beam reinforcements in preparation for receiving the new deck slabs. In addition, construction site trailers have been installed for the contractor and project management team.

MAINTAINING THE BRIDGES, THE EXPRESSWAY AND THE TUNNEL ACCORDING TO RELIABLE AND ACCEPTABLE STANDARDS IN ORDER TO ENSURE THAT THE STRUCTURES ARE SAFE

During 2000-2001, the Corporation pursued its major infrastructure maintenance program. Major repair works, for a total cost of close to $19 million, were performed on the Corporation's structures during the fiscal year.

JACQUES CARTIER BRIDGE

Aside from the redecking project, a $3,018,628 contract was awarded for the repair of the steel frames of some parts of the Jacques Cartier Bridge. Improvements were also made to the access and safety devices.

CHAMPLAIN BRIDGE

Redecking and repairs to the expansion joints were the major works performed this year on this bridge from the financial point of view and in terms of the impact on traffic. At the end of this fiscal year, the amounts spent on this contract came to $ 3,044,441.

Cleaning and painting of the metal superstructure continued. This program should be completed in 2005-06. The painting contract awarded for 2000-2001 came to $2,128,055.

Repairs to the two viaducts of the Bonaventure Expressway and modernization work on the lane signalling system were also carried out.

HONORÉ-MERCIER BRIDGE

As a result of the inspection reports on the condition of the portion of the Honoré-Mercier Bridge managed by the Corporation, the latter undertook a cleaning and painting program on the bridge's steel structure in order to slow down its corrosion. This major maintenance program will take place over an 11-year period.

In 2000-2001, $1,175,387 was spent on painting the metal structure of the Seaway approach span.

MELOCHEVILLE TUNNEL

Over the previous year, the Melocheville Tunnel underwent its first thorough inspection, which led to the development of an intervention program.

The Corporation set about implementing a project to repair the tunnel's electrical distribution systems, including the installation

and hook-up of generating sets in a new entrance, and the replacement of the control centre for vent motors, for a total of $437,460. The new system will ensure the autonomy and smooth operation of the ventilation, lighting and water pumping systems in the tunnel in the event of an electrical failure.

CHAMPLAIN BRIDGE
ICE CONTROL STRUCTURE

The public uses the Ice Control Structure as a bicycle path during the summer. The Corporation undertook the inspection of this structure's underwater piers during 2000-2001.

OPERATIONS AND MAINTENANCE

The winter of 2000-2001 was especially harsh and was characterized by frequent snowfalls and more total precipitation than the average of the previous few years. And there was no warm spell. These weather conditions called for more frequent snow-removal and de-icing procedures in order to ensure public safety. The additional costs associated with these measures amounted to $395,000 for 2000-2001.

IMPROVING SERVICE TO USERS BY MINIMIZING TRAFFIC DISRUPTIONS CREATED BY THE MAJOR AND REGULAR MAINTENANCE WORK

Given the high traffic volumes on the structures managed by the Corporation and the traffic congestion, service to the public constitutes a key concern of the Corporation.

Thus, in the context of the Jacques Cartier Bridge redecking project, the Corporation has implemented some important measures designed to eliminate any inconvenience to the approximately 120,000 users who cross this bridge every day.

The project was carefully planned and the construction work on the bridge will be carried out mostly at night. However, during certain special events, the bridge will remain open to the public, as usual.

Special signalling has been included in this project. Québec Ministry of Transportation will use some of its network's variable message signs to communicate appropriate and up-to-date information on the construction work. Also, special signalling on the main road arteries in the Montreal area will be provided.

A "Bicycle Hot-Line" has been set up in order to inform cyclists about Bridge sidewalk openings and closures on a daily basis.

In terms of communications, the Corporation has launched its Web site, which is designed to provide information about the Corporation and its structures to the public. The site contains a section dealing specifically with the details of the construction work on the Jacques Cartier Bridge deck replacement project, work progress and traffic lane closures.

"Turn back time"

IMPROVING PRODUCTIVITY IN THE CORPORATION

The Corporation has 49 employees, including 18 white-collar workers, 13 blue-collar workers and 11 non-unionized employees.

The Corporation continues to rely on specialized management, engineering, legal, public relations and construction services provided by the private sector in order to manage all of its projects.

During 2000-2001, the maintenance centre of the Jacques Cartier Bridge was refitted. This essentially involved the refurbishing of rooms, the replacement of interior finishes, the installation of a new ventilation system and carpentry and electrical work. This investment will result in a more stimulating and functional environment, and will better meet the current and future needs of employees working in this centre.

This year, the Corporation continued to pay special attention to the issue of employment equity. A working group was set up in order to implement an evaluation system for positions held by unionized employees.

Also, the Corporation conducted an in-depth internal review of the workplace for blue-collar workers in order to seek out their views about various aspects of the work and the organizational climate. Specific measures will be implemented in 2001-2002 on the basis of the findings of this review.

FINANCIAL ANALYSIS

1. REVENUES

Total revenues of $1,006,969 surpassed by $178,969, or 21.5%, the $828,000 projected in the budget. This net increase is largely attributable to the issuance of new leases and licences, the increase in rents and fees from leases and licences in existence and larger amounts of interest revenue.

2. EXPENDITURES

Expenditures initially included in the Corporation's budget totalled $38,382,000 for 2000-2001.

At March 31, 2001, the Corporation reported total expenditures of $30,957,069 for 2000-2001, which is $7,424,931, or 19%, less than the amount initially projected for that fiscal year. This difference is largely attributable to the cancellation of a cleaning and painting contract for the Jacques Cartier Bridge, the fact that The Federal Bridge Corporation Limited assumed a contract for the modernization of the remote surveillance network on the Champlain Bridge, the capitalization of expenditures related to the Jacques Cartier Bridge's deck replacement project, construction work in progress and the redesign or modification of major and regular maintenance projects.

MANDATE OF THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

The mandate of The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated is to operate and maintain the Jacques Cartier and Champlain bridges, the federally-owned section of the Honoré-Mercier Bridge, a section of the Bonaventure Expressway, the Melocheville Tunnel and the Champlain Bridge Ice Control Structure by carrying out regular and major maintenance work, as required, while providing the public with safe and efficient transits on these infrastructures.

3. CAPITAL ASSETS

The Corporation is working on the development of a new policy on the capitalization of goods and structures under its control. Thus, in accordance with this policy, the Jacques Cartier Bridge deck replacement project has been analyzed from a specific point of view and investments related to this project have been capitalized. Expenditures on this project had originally been included in the operating budget rather than in the investment budget.

Thus, investments for the fiscal year amounted to $5,914,807, compared with the amount of $487,000 budgeted for that same period.

The main acquisitions during the fiscal year included vehicles, a crane truck and computer equipment. The amounts capitalized in relation to the Jacques Cartier Bridge deck replacement project came to $5,584,296.

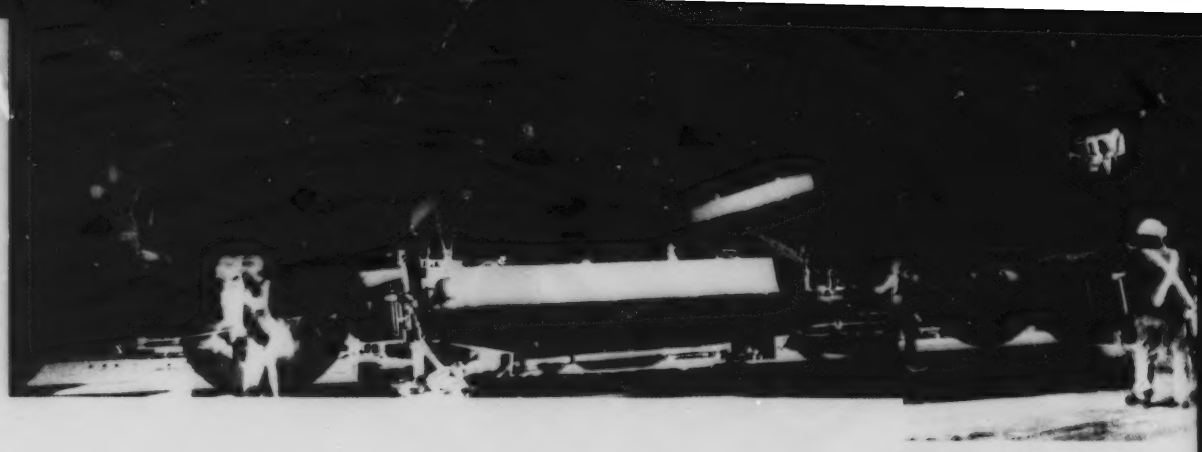
4. PARLIAMENTARY APPROPRIATIONS

Parliamentary appropriations approved for the Corporation for 2000-2001 came to $38,641,000. The actual amounts required to make up for the surplus of expenditures over revenues and to fund fixed assets came to $33,880,798, for a difference of $4,760,202, or 12%, of the total appropriation approved.

PERSPECTIVES

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated will continue to change as it attempts to keep improving its services to users.

Over the coming year, the key challenge will inevitably be the pursuit and follow-up of the Jacques Cartier Bridge deck replacement project. Phase 1, which involves the replacement of the deck on the southern portion of the bridge between Longueuil



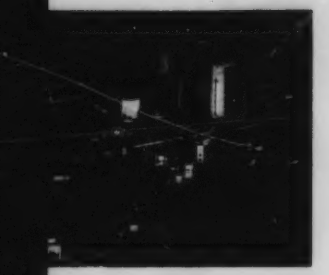
and the île Sainte-Hélène Pavillion, will continue from May, 2001 to October, 2001. In order to provide users with the best possible service, the Corporation will continue to evaluate and develop the methods introduced in order to eliminate inconveniences for the approximately 120,000 individuals who use the bridge each day.

Aside from the Jacques Cartier Bridge deck replacement project, the Corporation will pursue its major maintenance project. At the Champlain Bridge, the pier and portal repair work, as well as the cleaning and painting of the metal structure, will continue in 2001-2002. In addition, the Corporation intends to spend $6.7 million over the next two fiscal years for the repair of two links between the Bonaventure and Décarie Expressways.

The Corporation will also pursue the cleaning and painting of the steel structure and the repair of the Honoré-Mercier Bridge piers.

The Corporation also wishes to improve the maintenance of bicycle paths which come under its management. The lighting system of the Champlain Bridge Ice Control Structure will be repaired. In addition, the bicycle link located on the South Shore, between the Jacques Cartier Bridge and the city of Longueuil's network will be redesigned.

PROFILE AND ACTIVITIES



The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated is responsible for public transportation infrastructures such as bridges, expressways and a tunnel.

Incorporated on November 3, 1978 under the ***Canada Business Corporations Act***, the Corporation is a wholly-owned subsidiary of The Federal Bridge Corporation Limited, a Crown corporation listed under Part I of Schedule III of the ***Financial Administration Act***.

The Federal Bridge Corporation Limited is required to submit the Annual Report of The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, its subsidiary, to the Treasury Board Secretariat through the Minister of Transport of Canada.

The Corporation's funding comes primarily from public funds, supplemented from other revenue sources such as revenues from leases and licences.

The Corporation's key activities are divided into two specific sectors: Engineering and Construction, and Operations and Maintenance. These two sectors are supported by administrative services such as Finance, Legal Services, Procurement and Human Resources.

The Engineering and Construction sector directs major construction, renovation and repair projects, pertaining specifically to civil engineering and road works such as piers, beams, decks, steel structures, foundations, paving and painting, as well as lighting, lane signal monitoring, camera and pumping systems.

The Operations and Maintenance sector has primary responsibility for public works pertaining to structures. This unit handles and manages snow removal contracts, de-icing, sweeping and deck maintenance, landscape maintenance, guard rail replacement, crack sealing and lubrification of support, maintenance and operating equipment related to lane signalling, surveillance cameras, electrical supply and road lighting monitoring systems.

Policing services, which are provided by the Sûreté du Québec under contract and managed by Operations and Maintenance, provide security for the Jacques Cartier and Champlain bridges, the Bonaventure Expressway and the Champlain Bridge Ice Control Structure.

Since 1982, there has been a reserved bus lane on the Champlain Bridge during peak hours. This lane is operated by a provincial government agency in charge of mass transit, in partnership with La Société de Transport de la Rive-Sud de Montréal. The statistics provided by this organization indicate that this reserved lane accommodates more than 30,000 mass transit person trips per day.

⊖ FIVE YEAR OUTLOOK

THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

DESCRIPTION	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
• FINANCIAL DATA (in thousands of dollars)					
• REVENUES					
Leases and licences	478	460	489	557	663
Interest	125	101	160	150	161
Other sources	207	177	173	207	182
	810	738	822	914	1,006
• EXPENDITURES					
Maintenance	22,901	24,627	17,180	20,580	22,502
Operations	3,470	3,519	3,580	3,244	3,167
Administration	1,987	2,303	2,367	2,453	3,249
Amortization	1,189	1,137	1,324	1,685	2,039
	29,547	31,586	24,451	27,962	30,957
GST and PST refund for the 1993 to 1997 fiscal years	–	4,210	–	–	–
Loss before government funding and taxes	28,737	26,638	23,629	27,048	29,951
Parliamentary appropriation for operating expenditures	27,563	25,477	22,265	25,168	27,966
Amortization of deferred capital funding	159	107	73	88	141
Loss before taxes	1,015	1,054	1,291	1,792	1,844
Large corporations Tax	5	4	3	–	–
Net loss	1,020	1,058	1,294	1,792	1,844
• PARLIAMENTARY APPROPRIATION					
Operations	27,563	25,477	22,265	25,168	27,966
Capital	222	16	119	267	5,915
• TOTAL	27,785	25,493	22,384	25,435	33,881

00:25

FINANCIAL SUMMARY

For period ending on March 31, 2001

	2001	2000
	$	$
• OPERATING RESULTS		
Revenues		
Leases and licences	663,150	557,188
Interest	160,926	150,417
Other	182,293	207,219
Expenses		
Maintenance	22,501,836	20,579,611
Operation	3,167,292	3,243,924
Administration	3,248,803	2,453,354
Amortization	2,039,138	1,685,431
Net loss before government funding	29,950,700	27,047,496
Parliamentary appropriation for operating expenditures	27,965,992	25,167,929
Amortization of deferred capital funding	141,334	87,626
Net loss	1,843,374	1,791,941
• BALANCE SHEET		
Current assets	12,288,894	7,859,749
Current liabilities	9,097,378	4,668,233
Capital assets	16,691,953	12,816,284
Employee future benefits	559,302	613,732
Deferred capital funding	6,227,275	453,802
Shareholder's equity	13,096,892	14,940,266
• FINANCIAL POSITION		
Acquisition of capital assets	5,914,807	267 104
Parliamentary appropriation for funding the acquisition of capital assets	5,914,807	267,104

3. THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD.

GENERAL MANAGER'S REPORT

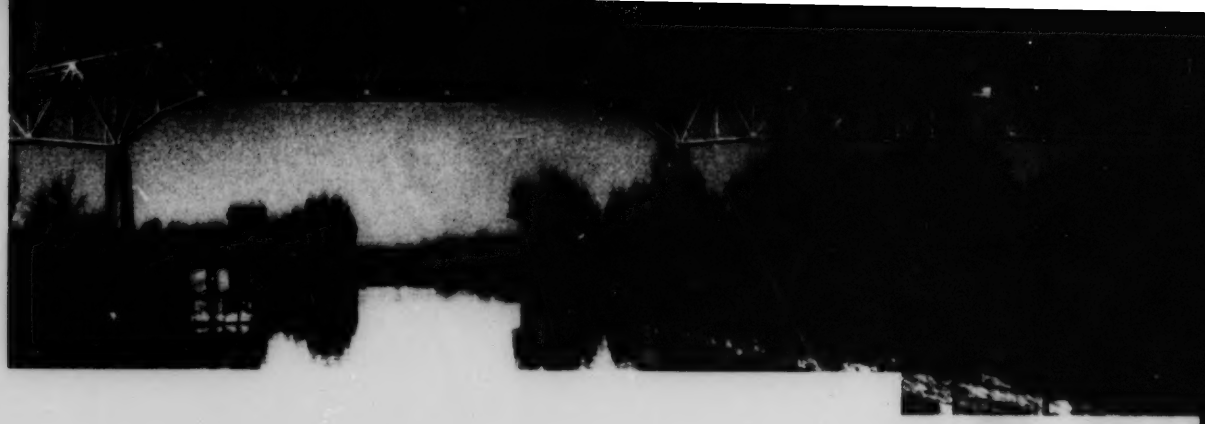
Over 2.4 million vehicle crossings were recorded over the Seaway International Bridge during the year 2000. This was a 1% increase over the previous year.

As part of the original expropriation of reserve lands for construction of the crossing, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC), subsidiary company of FBCL, provides free bridge passes to Aboriginal Canadians residing in Akwesasne, and, consequently, 56% of all bridge traffic is toll free.

The SIBC completed a road reconstruction contract to improve safety and traffic flow at the Cornwall Island crossroads. The north tower of the south channel bridge has been recoated. This required the enclosure of the tower to remove existing coatings with abrasive blasting, and spray-painting the new coating. The south tower will be recoated in 2001.

A consultant assisted the Operations Group to develop a new computer program to administer the collection of tolls, and the program has been operating successfully since it was installed in July 2000.

Representatives for the Mohawks of Akwesasne (MCA), Department of Indian Affairs and Northern Development (DIAND), Transport Canada, the FBCL and SIBC met in July to address toll collection issues at the Three Nations Bridge Crossing, which is located on the Akwesasne reserve. There was agreement that the toll collection plaza should remain in its existing location, pending the outcome of a bi-national study on crossing infrastructure to be completed in 2002. In the meantime, there will be a study to determine the revenue impacts of a toll plaza relocation. While this work is underway, SIBC, DIAND and Transport Canada will share the cost of a temporary program to extend toll free crossings to other First Nations members who travel to and from Akwesasne as well as for commercial deliveries to the reserve and for participants in special community events.



Overall, financial results of SIBC exceeded expectations, primarily because of higher than budgeted toll revenues as a result of the opening of a casino on the Akwesasne reserve, and savings due to the cancellation of several engineering and maintenance projects.

Toll revenue for 2000 was $3,019,000, $2,000 lower than toll revenues collected during 1999, but $206,000 higher than budgeted.

The Corporation realized an excess of revenues over expenses of $259,000 compared to the previous year's figure of $588,000.

The Corporation's outstanding liability to the joint venturers increased to $2,1 million from $1,7 million in 1999.

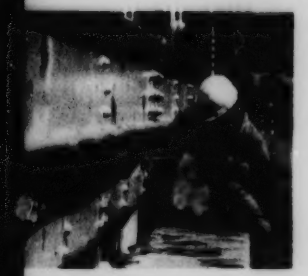
OUTLOOK

A review of past performance reveals that revenues have remained stable over the years. The number of paying vehicles observed in 2000 is very similar to that seen in 1990. Toll revenues have increased over those of 1990. However, because of the rate increases adopted in 1991, and the reduction in discounts agreed to in 1998. The revenues recorded in 2000 are equivalent to those of 1994.

The increase in operating and maintenance expenses over the past 10 years is primarily due to the ageing of the installation and the increase in the cost of maintenance work.

Future maintenance works will represent a financial challenge to the SIBC and the joint venture partners, The Federal Bridge Corporation Limited and The Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), which represents the United States' share of the structure. An engineering analysis, performed in 1999, identified significant benefits that would be achieved by replacing the high-level North Channel Bridge with a shorter, low-level structure. The SIBC will continue to maintain the existing structure in a safe condition, but will concentrate maintenance activities on the south channel bridge while developing the low-bridge option for the north channel.

PROFILE AND HISTORY

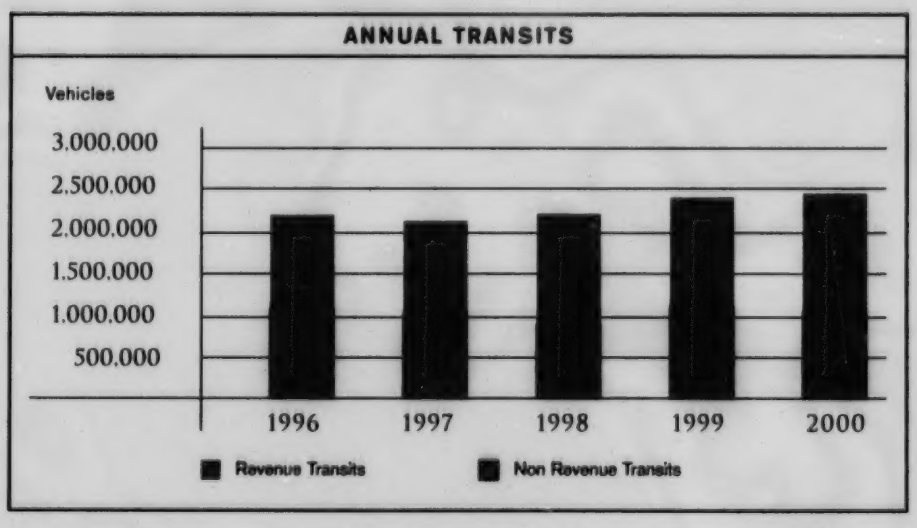


In 1962, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. was given authority to operate and manage a toll bridge and roadway system comprising:

- a high level bridge connecting the City of Cornwall, Ontario to Cornwall Island in the St. Lawrence River (North Channel Bridge);
- a toll plaza and roadway extending across Cornwall Island in the north-south direction and connecting the North and South Channel Bridges;
- a high level suspension bridge connecting Cornwall Island to Rooseveltown in the State of New York (South Channel Bridge).

The crossing was constructed in accordance with the terms of an international agreement between the SLSDC and The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), signed in 1957. The agreement was amended in 1962 to allow for the incorporation of the SIBC to operate and administer the crossing. In 1998, FBCL assumed SLSA's role and responsibilities with respect to the terms of the agreement.

The North Channel Bridge, roadway and toll plaza were constructed by the SLSA at a cost of $8,539,695. This bridge, opened to traffic in 1962, spans the abandoned Cornwall Canal as well as the St. Lawrence River. It was constructed as a high level bridge in order to accommodate a planned all-Canadian Seaway and is owned by the FBCL. The South Channel Bridge was constructed



MANDATE OF SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD.

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC), is a wholly-owned subsidiary of The Federal Bridge Corporation Limited, a federal Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the Financial Administration Act. *The Corporation was incorporated under the* Canada Corporations Act *in 1962 and was continued under the* Canada Business Corporations Act *to operate and manage an international toll bridge system between Cornwall, Ontario, and Rooseveltown, New York. The Corporation operates as a joint venture on behalf of The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC).*

during the period 1957 to 1959 to replace a low-level bridge that was demolished to accommodate the St. Lawrence Seaway shipping channel. The costs of constructing this bridge were jointly shared by the SLSA and SLSDC roughly in proportion to the length of the structure on each side of the international boundary line (32% Canadian, 68% U.S.). This cost sharing was achieved by the SLSA constructing the sub-structure at a cost of $2,952,429 and the SLSDC constructing the superstructure at a cost of $6,257,797. Today, the FBCL and SLSDC jointly own the South Channel Bridge in proportion to the original investment shares.

Under the terms of the 1957 and 1962 agreements, highway tolls are used to pay for the administrative, operational and general expenses of the Corporation, including upkeep of the roadway and general maintenance costs of both bridges. Until 1993, the annual Excess of Revenues Over Expenses was distributed to SLSA to amortize its investment in the North Channel Bridge. From 1994 to 1997, the Excess was distributed equally between SLSA and SLSDC. Since 1998, the FBCL receives the share of the Excess of Revenues Over Expenses formerly distributed to the SLSA.

The Schedule of Tolls introduced in 1962 was revised in 1976, 1981 and 1991. In the spring of 1998, the Corporation reduced the value of discounts offered on toll ticket books from 30% to 20% for passenger vehicles. The discount for commercial vehicles was reduced from 30% to 5%.

Since the beginning of its operation, the Corporation has allowed the residents of the Indian Reserve on Cornwall Island to use the bridge facilities free of tolls. This arrangement was part of the agreements made at the time of expropriation of land on the reserve for the construction and roadways of the bridge system. In 1976, the free pass privileges were extended to Mohawk Indians on the U.S. portion of the reserve.

FINANCIAL SUMMARY

For period ending on December 31, 2000

	2000	1999
	$	$
• OPERATING RESULTS		
Revenues		
Tolls	3,018,592	3,020,640
Rentals	125,546	125,749
Investments	74,739	50,887
Expenses		
Maintenance	1,342,680	1,053,360
Tolls collection	649,020	635,939
Administration	538,805	514,711
Amortization	339,636	332,162
Net income	259,150	587,918
• BALANCE SHEET		
Current assets	1,782,470	1,155,675
Current liabilities	463,492	395,341
Capital assets	447,307	519,518
Deferred major repairs	567,642	754,565
Capital stock	8,000	8,000
Due to venturers	1,993,885	1,707,017
• FINANCIAL POSITIONS		
Acquisition of capital assets	80,503	328,270
Cash flows from operating activities	669,708	1,007,827

4. THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

JAMES McINTYRE
President

THE YEAR IN REVIEW

The International Bridge at Sault Ste. Marie is operated by the Joint International Bridge Authority under the terms of an intergovernmental agreement signed between St. Mary's River Bridge Company (SMRBC) and the Michigan Department of Transportation (MDOT), which provides for the continued management and operation of the International Bridge as a governmental function, on a not-for-profit basis.

On September 1st, 2000, the bonds that were used to finance the construction of the International Bridge at Sault Ste. Marie were retired and in accordance with the agreements created by state and federal legislation, the bridge reverted to the State of Michigan and the Canadian Federal Government.

A new Intergovernmental Agreement that was negotiated between Transport Canada and the MDOT established a Joint International Bridge Authority (JIBA) to provide operational and policy oversight to a new International Bridge Administration (IBA), which is responsible for administering, operating, repairing and improving the bridge.

The Canadian Government vested ownership of the Canadian portion of this international crossing in the SMRBC with the FBCL being the majority shareholder (91.33% of the shares). The SMRBC appoints three members to the six member JIBA and the Governor of Michigan the other three. The FBCL has a responsibility to represent Canada's interests in all decisions affecting the operation of this major international crossing and to report to the Auditor General on its financial performance.

The International Bridge at Sault Ste. Marie is the largest international trade crossing in Northwestern Ontario with approximately $1 billion of Canadian exports carried across the bridge by trucks. The International Bridge plays a vital role in the well being of both Sault Ste. Marie, Ontario and Sault Ste. Marie, Michigan. It serves as an essential transportation link to the steel, paper and forest industries, to tourism related business and to the general public for work, recreational and shopping purposes. In 1999 over 2.8 million vehicles crossed the bridge.

The JIBA's responsibilities include approving bridge tolls, operating budgets and business plans, rules for the use of the bridge and related properties, purchases of property, capital investments on the bridge and related properties, and oversight of the investment of the bridge reserve fund.

The bridge is located on easements over property owned by other agencies. These include the U.S. Army Corps of Engineers; the St. Mary's Paper Company; the cities of Sault Ste. Marie, Ontario and Michigan; Parks Canada; and perhaps, in the future, an Aboriginal American group.

Approximately 85% of bridge customers had origins or destinations in Chippewa County or the adjacent Canadian zone. Of the total number of bridge crossings, 70% were made for visits that lasted 60 minutes or less.

In 1999, 46% of the bridge crossings were commuter-related. Class 1 vehicles (passenger cars, motorcycles, 2 axle, 4 tire trucks) comprised approximately 93% of all vehicular crossings. While commercial vehicles with three axles or more comprised 5% of all the crossings, they accounted for 45% of all bridge toll revenues. The primary cargos carried by trucks crossing the International Bridge were wood, steel, and paper products.

In cooperation with the MDOT and the Ontario Ministry of Transportation, the SMRBC undertook an automobile origin and destination study to better understand passenger vehicle customers (who comprise more than 90% of all crossings) and allow management to better plan future bridge improvements and services.

Automobile traffic on the International Bridge grew steadily from 1980 until it peaked at 3.5 million vehicles in 1993. Since then, traffic declined steadily through 1999, largely due to the growing disparity in Canadian and U.S. currencies. As American products and services have become more expensive, Canadian travel to Sault Ste. Marie, Michigan for shopping, recreation, and personal business has declined. Improvements in the Canadian economy give us hope, however, that this trend will be reversed in the months to come.

Since 1980, truck crossings at the International Bridge have grown by 249%, with increases averaging 9% since 1994. Growth in truck crossings can be attributed to the strong U.S. and Canadian economies.

REVENUES

Bridge revenues grew from 1980 to 1995, but then began to decline as a result of the declining value of the Canadian dollar. Under present circumstances, with the Canadian economy in good health, all factors would indicate revenues wiill soon return to normal.

FINANCIAL SUMMARY

For period ending on March 31, 2001

	2001*
	$
• OPERATING RESULTS	
Revenues	
Tolls	1,762,666
Leases and licences	182,138
Investments	40,570
Expenses	
Maintenance	491,493
Tolls collection	500,000
Administration	62,292
Amortization	91,536
Net income	840,053
• BALANCE SHEET	
Current assets	3,289,677
Current liabilities	607,761
Capital assets	1,844,734
Capital stock	1,500
Retained earnings	4,525,150
• FINANCIAL POSITIONS	
Acquisition of capital assets	–
Investments - money market funds	821,759

* Financial results for the six-month period ended March 31, 2001.

STOP

5. BRIDGES AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURES

UNDER CONTROL OF THE FBCL AND ITS SUBSIDIARIES

The Thousand Islands International Bridge

The Jacques Cartier Bridge

The Champlain Bridge and the Bonaventure Expressway

The Honoré-Mercier Bridge

THE THOUSAND ISLANDS INTERNATIONAL BRIDGE

Opened in 1938 by Prime Minister MacKenzie King and President Franklin Roosevelt, the Thousand Islands International Bridge stretches 13.7 kilometres across the St. Lawrence River between Ivy Lea in Ontario and Collins Landing in upper New York State. It was built in sixteen months, an impressive accomplishment by any standard! It is operated and maintained jointly by Canada and the United States under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and The Thousand Islands Bridge Authority in the United States. Approximately 2 million vehicles cross the bridge every year.

THE JACQUES CARTIER BRIDGE

Opened to traffic on May 14, 1930 and officially inaugurated on May 24, 1930, the Harbour Bridge was later renamed the Jacques Cartier Bridge in 1934 in tribute to the famous explorer who discovered Canada in 1534.

This steel bridge features a reinforced-concrete deck and spans the width of five traffic lanes. It stretches almost 3 kilometres in length and runs between Longueuil and Montréal. A lane sign system makes it possible to reverse the direction of the traffic in the centre lane to better accommodate motorists during the morning or evening rush hour.

The main cantilever-type span towers approximately 66 metres above the St. Lawrence River to allow ships to pass underneath to and from the Port of Montréal. The section crossing the Seaway is close to 49 metres over the canal.

Annual traffic on the Jacques Cartier Bridge is currently estimated at 43 million vehicles.

THE CHAMPLAIN BRIDGE AND THE BONAVENTURE EXPRESSWAY

Opened on June 28, 1962, the Champlain Bridge is named after the explorer Samuel de Champlain who founded Québec City in 1608. The Bonaventure Expressway was opened on April 21, 1967 and constitutes one of the bridge's northern approaches.

The bridge links the municipalities of Brossard and Verdun and is about 3 kilometres long. It has six traffic lanes separated by a concrete dividing strip. The main span – also of cantilever type – is built of steel. It supports a steel orthotropic slab deck paved over with asphaltic concrete. There are approximately 49 metres of clearance between the bridge and the Seaway canal. The remaining portions of the bridge are constructed of prestressed concrete beams that form a prestressed concrete deck paved over with asphaltic concrete.

It is estimated that 49 million vehicles cross the Champlain Bridge every year, to which must be added 8 million public transit users.

THE HONORÉ-MERCIER BRIDGE

This bridge, inaugurated on July 11, 1934, was named in honour of Honoré Mercier, Premier of Québec from 1887 to 1891. The

bridge connects Ville LaSalle, on the island of Montreal, to the Mohawk reserve of Kahnawake, on the South Shore.

At first, operation, maintenance and administration of the bridge fell entirely under Québec provincial jurisdiction. Between 1958 and 1959, however, during the construction of the St. Lawrence Seaway, the Seaway's administration supervised the work undertaken to raise the southern part of the bridge, in order that ship traffic might access the Seaway. The raised portion of the bridge thus fell under federal jurisdiction. In 1963, a twin bridge was built riverside in order to meet the ever-increasing demands of traffic.

The section of the bridge for which the Corporation is responsible is approximately 1.4 kilometre long. Its truss spans support a classic asphalt-paved concrete deck.

It is estimated that 27 million vehicles use the Honoré-Mercier Bridge each year.

THE MELOCHEVILLE TUNNEL

The Melocheville Tunnel was built in 1956 as part of the construction of the Beauharnois Canal.

The tunnel passes directly under the Beauharnois Canal locks at Melocheville. It measures approximately 230 metres in length and provides access to one lane of traffic in either direction. About 4 million vehicles pass through the Melocheville Tunnel annually.

THE CHAMPLAIN BRIDGE ICE CONTROL STRUCTURE

The Champlain Bridge Ice Control Structure was built in 1965 to control ice flows. This structure runs parallel to, and about 305 metres upstream from the Champlain Bridge. It is about 2,043 metres in length and runs west to east, from Nuns' Island to the northern embankment of the St. Lawrence Seaway. This infrastructure is currently used as a bicycle path.

THE SAULT STE. MARIE INTERNATIONAL BRIDGE

Opened in 1962, the Sault Ste. Marie International Bridge spans the St. Mary's River linking the twin cities of Sault Ste. Marie, Ontario, and Sault Ste. Marie, Michigan. It is the only fixed link crossing between the two countries within 1,000 kilometres, and it is an important trade route between key American and Canadian markets via Interstate 75 and the Trans Canada Highway. Approximately 3 million vehicles use it each year.

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE

Spanning the St. Lawrence Seaway from Cornwall, Ontario to the Mohawk Territory of Akwesasne and on to Rooseveltown, New York, the Seaway International Bridge is a high level structure that opened to traffic in 1962. It was built under the terms of an international agreement between Canada and the United States signed in 1957, and is operated as a joint venture by our subsidiary, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. under an agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and The Saint Lawrence Seaway Development Corporation. Over 2.4 million vehicles cross the bridge each year, much of it truck traffic, making it one of the most important trade links between Canada and the United States.

The Melocheville Tunnel

The Champlain Bridge Ice Control Structure

The Sault Ste. Marie International Bridge

The Seaway International Bridge

"In no time"

6. CORPORATE INFORMATION

BOARD OF DIRECTORS

MICHEL FOURNIER
President and Chief Executive Officer

MICHELLE MAIER
Vice-President, Human Resources

ANNE GIROUX
Vice-President, Communications

GÉRARD LALONDE
Director, Administrative Services and Treasurer

NORMAN B. WILLIAMS
Legal Counsel and Secretary

GERRY JOHNSTON
Director, Business Development

GLEN P. CARLIN
Vice-President, Engineering

PATRICK HARPHAM
Director, Human Resources

THYE LEE
Structural Engineering

ANNE MÉNARD-CENTER
Manager, Pension & Benefits

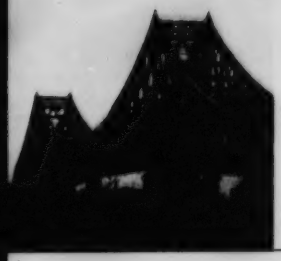
SYLVAIN VALLÉE
Administrator, Leases & Licences

LYNDA NOËL
Archives Manager

CHANTAL SAUCIER
Human Resources Advisor

LARRY GANN
Senior Advisor

00:41



THE JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

BOARD OF DIRECTORS AND OFFICERS

Pursuant to the *Financial Administration Act*, the Board of Directors is responsible for the management of the businesses, activities and other affairs of the Corporation. The Management Committee, the Audit Committee, the Steering Committee for the Jacques Cartier Bridge Deck Replacement Project and the management team support it.

BOARD OF DIRECTORS

Michel Fournier, *Chairman*
Yvon Bourget, *Vice Chairman*
Glen P. Carlin, *Director*
Clément Côté, *Director*
René Therrien, *Director*
Norman B. Willans, *Director*

MANAGEMENT COMMITTEE

René Therrien, *Chairperson*
Glen P. Carlin
Clément Côté

OFFICERS AND SENIOR MANAGERS

Michel Fournier, *President*
Yvon Bourget, *Vice-President*
Pierre Beaudoin, *General Manager*
Sylvie Lefebvre, *Counsel and Secretary of the Corporation*
Nathalie Rhéaume, *Director, Finance and Administration*
Jean-Charles Leclerc, *Director, Engineering and Construction*
Serge Harvey, *Director, Operations and Maintenance*

STEERING COMMITTEE FOR THE JACQUES CARTIER BRIDGE DECK REPLACEMENT PROJECT

Glen P. Carlin, *Chairperson*
Clément Côté
René Therrien

AUDIT COMMITTEE

René Therrien, *Chairperson*
Glen P. Carlin
Clément Côté

00:42

THE JACQUES CARTIER AND
CHAMPLAIN BRIDGES INCORPORATED

At March 31, 2001, the Corporation had 42 permanent positions and 1 seasonal position, for a total of 43 positions.

00:43

"FROM TIME TO TIME"

THE SEAWAY INTERNATIONAL BRIDGE CORPORATION, LTD.

THE BOARD OF DIRECTORS

Michel Fournier, *President*
Albert S. Jacques, *Vice-President*
Meredith S. Hayes, *Vice-President*
Emlyn J. Cecil, *Vice-President*
Roger J. Ferguson, *Director*
Edward Mangotich, *Director*
John M. Kroon, *Director*
Sheila Tremblay, *Director*

OFFICERS

[illegible]

AUDIT COMMITTEE

John M. Kroon, *Chairman*
Edward Mangotich
Roger J. Ferguson

MANAGEMENT COMMITTEE

[illegible]

THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

DIRECTORS AND OFFICERS

[illegible]

FINANCIAL STATEMENTS 2000-2001

"OUR TIME, YOUR MONEY"

00:49 Fiscal Year Overview
00:52 Summary Table
00:53 Management Report
00:54 Auditor's Report
00:55 The Federal Bridge Corporation Limited

00:47

⊖ FINANCIAL REVIEW

FISCAL YEAR OVERVIEW

This analysis is an addendum to the consolidated financial statements presented in the following pages. It relates to the activities of The Federal Bridge Corporation Limited (the "Corporation"), its wholly-owned subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, its 91.33%-owned subsidiary, The St. Mary's River Bridge Company, and includes the proportional share, i.e. 50%, of accounts from its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

The financial statements presented herein pertain to the second full year of operations of The Federal Bridge Corporation Limited, ending March 31, 2001. For comparison purposes, the reader should keep in mind that financial statements for this year include operations from its new subsidiary, The St. Mary's River Bridge Company, for the period of October 17, 2000 to March 31, 2001.

The Corporation's activities have been divided into two distinct sectors: 1) international bridges, a sector that, due to toll revenues, is self-financing; and 2) other bridges, structures and activities without toll revenues, a sector that relies, in part, on government funding.

STRATEGIC INVESTMENTS

The fiscal year ending March 31, 2001 was marked by the October 17, 2000 acquisition of 91.33% from the outstanding voting and participating shares of the Ontario province, The St. Mary's River Bridge Company, for an amount totalling $1,370. The net transfer of assets in the amount of $3,401,524 was reported as contributed capital. The St. Mary's River Bridge Company was created in 1955 to participate in the financing, construction, maintenance and operations of a bridge crossing the St. Mary's River and linking the municipality of Sault Ste. Marie, Ontario to that of Sault Ste. Marie, Michigan in the United States. Through this acquisition, The Federal Bridge Corporation Limited pursued its policy of consolidating federal works projects not related to navigation and worked to streamline operating, maintenance and administrative costs relating to their management.

In addition, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated began major repairs on the Jacques Cartier Bridge deck to fulfil its mandate of meeting the transportation needs of Canadians and providing them with safe facilities. Of the total cost of this project, estimated at $121 million, $6 million was entered in the accounts as at March 31, 2001.

⊖ FINANCIAL REVIEW

ON SOLID GROUND

Following the acquisition of its subsidiary, The St. Mary's River Bridge Company, The Federal Bridge Corporation Limited continued to show solid financial gains. Compared to the previous year, its cash balance and fixed-term investments increased by $5,309,747, to reach a total of $15,068,173 in 2001, i.e. a 54% increase. This increase was partly due to the acquisition of The St. Mary's River Bridge Company, for an amount of $1,287,306, and to investments which will come to term over the 2002 fiscal year. Moreover, accounts receivable from the Government of Canada rose to $8,662,192 in 2001, compared to $3,990,252 in 2000, an amount representing unpaid budgetary appropriations granted to its subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated. Short-term assets went from $15,998,248 for the fiscal year ending March 31, 2000 to $26,480,678 as at March 31, 2001, i.e. a 66% increase. With regards to long-term assets, the increase in long-term investments was solely due to The St. Mary's River Bridge Company, for a total of $1,647,808.

Fixed assets reached $42,635,991 as at March 31, 2001, compared to $37,336,799 in the previous year. The acquisition of The St. Mary's River Bridge Company contributed the amount of $1,844,734 to this increase. The initial cost of the Canadian portion of the Sault Ste. Marie International Bridge was fully depreciated, though not the land, buildings and equipment. In addition, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated conducted repairs on the deck of the Jacques Cartier Bridge. The design-construction contract was awarded on October 12, 2000 and a total of $5,584,296 was entered in the accounts as projects-in-progress for preliminary works conducted as at March 31, 2001. The cost of the Bonaventure Expressway portion and the initial cost of the Jacques Cartier Bridge are fully depreciated.

Accounts payable reached $9,802,657 as at March 31, 2001, compared to $4,775,112 as at March 31, 2000. Of this amount, $8,826,534 belonged to its subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, including the Jacques Cartier Bridge deck repair project. Deferred capital funding of $6,227,275 corresponds to budgetary appropriations needed to finance the acquisition of depreciable fixed assets.

Contributed capital went from $50,041,592 in 2000 to $53,443,116 in 2001. The net transfer of assets from The St. Mary's River Bridge Company to The Federal Bridge Corporation Limited included money market funds and Treasury bills totalling $2,469,567, as well as fixed assets of $1,936,270. As at March 31, 2001, The Federal Bridge Corporation Limited had total assets of $73,592,087, representing a 31% increase over the established assets as at March 31, 2000, i.e. $56,178,174.

⊖ FINANCIAL REVIEW

SUSTAINED GROWTH

During 2001, consolidated revenues for The Federal Bridge Corporation Limited increased by $3,539,795, i.e. 52%, and reached $10,299,403, compared to $6,759,608 in the previous fiscal year.

One of the chief factors contributing to this growth were revenues from leases and licences, which increased by 73%, going from $2,109,899 in 2000 to $3,655,810 in 2001. This increase was mainly due to new income sources the Corporation developed thanks to billboards set up by the private sector on the inward approaches of the Jacques Cartier and Champlain bridges and along the Bonaventure Expressway. Since June 1999, the Corporation established a new variable message sign (VMS) program aimed at providing traffic and road safety information to drivers and financed by revenues furnished by private-sector billboards set up on federal land.

In addition, revenues attributable to tolls doubled, reaching $3,251,592 as at March 31, 2001, compared to $1,549,407 as at March 31, 2000. The acquisition of The St. Mary's River Bridge Company was responsible for this variation, as it represented $1,762,666 after only six months of operations.

The Corporation is extremely satisfied with these results, which attest to its efforts in increasing the safety and accessibility of the civil works it manages and in meeting its objectives with regards to improving its management effectiveness and optimizing the profitability of its assets.

In addition, the amount of the budgetary appropriation granted by the Government of Canada to finance the operating expenses of its subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, reached $27,965,992 for the 2001 fiscal year, compared to $25,167,928 in the previous year.

Expenses increased by $6,096,988 in 2001. The 20% increase in maintenance expenses, in the amount of $4,416,590, was mainly due to the acquisition of The St. Mary's River Bridge Company and to projects undertaken by The Federal Bridge Corporation Limited. Administrative expenses increased by 34%, i.e. $1,531,094, primarily due to the addition of new employees in the organizational structure and the use of external consultants.

AN EXPERIENCED TEAM

The Federal Bridge Corporation Limited can count on its team of experts in several fields to effectively serve its customers, the general public, while offering its shareholder, the Government of Canada, optimal profitability. Through their competence and daily commitment, these experts contribute to making The Federal Bridge Corporation Limited an organization capable of rising to the challenges of maintaining safe public works while meeting Canadians' expectations as to profitability, accountability and transparency.

SUMMARY TABLE

REVIEW SINCE INCEPTION

For period ending on March 31, 2001

DESCRIPTION	1999 (8 months)	2000 (12 months)	2001 (12 months)
• FINANCIAL DATA in thousand of dollars			
• REVENUES			
Thousand Islands Bridge operating revenue	906	2,252	2,276
Leases and licences	728	2,110	3,656
Tolls	627	1,549	3,251
Interest	339	653	994
Other	113	195	122
	2,713	6,759	10 299
• EXPENSES			
Maintenance	7,346	21,825	26,242
Operation	1,975	3,566	3,175
Administration	1,799	4,564	6,095
Amortization	1,260	2,740	3,249
Cost recovery	(268)	(295)	(264)
	12,112	32,400	38,497
Loss before government funding	(9,399)	(25,641)	(28,198)
Parliamentary appropriation for operating expenses	9,628	25,168	27,966
Amortization of deferred capital funding	37	88	141
Non-controlling interest	–	–	(69)
Net income (loss)	266	(385)	(160)

MANAGEMENT REPORT

The accompanying consolidated financial statements of The Federal Bridge Corporation Limited and all information in this Annual Report are the responsibility of management and were approved by its Board of Directors.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates, which are based on management's best judgements. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Corporation maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded.

The system of control is supplemented by an internal audit, which consists of periodic reviews of different aspects of the Corporation's operations. The external auditor has full and free access to the managers who have the responsibility for maintaining an adequate control system and assuring the quality of financial reporting.

The Auditor General of Canada is responsible for auditing the financial statements and for issuing her report thereon.

Michel Fournier
President and Chief Executive Officer

Ottawa, Canada
June 1, 2001

AUDITOR'S REPORT

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

To the Minister of Transport

I have audited the consolidated balance sheet of The Federal Bridge Corporation Limited as at March 31, 2001 and the consolidated statements of operations and deficit, contributed capital and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2001 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the ***Financial Administration Act***, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my audit of the consolidated financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the ***Financial Administration Act*** and regulations, the ***Canada Business Corporations Act***, the ***Canada Marine Act*** and regulations, and the articles and by-laws of the Corporation.

Richard Flageole, FCA
For the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
June 1, 2001

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

As at March 31

	2001	2000
	$	$
ASSETS		
Current		
Cash and term deposits (note 4)	15,068,173	9,758,426
Accounts receivable	1,678,837	2,013,798
Accrued interest receivable	209,133	3,470
Prepaid expenses	862,343	232,302
Due from Canada	8,662,192	3,990,252
	26,480,678	15,998,248
Long-term		
Long-term investments (note 5)	4,147,808	2,500,000
Advance to co-venturer (note 6)	327,610	343,127
	4,475,418	2,843,127
Capital assets (note 7)	42,635,991	37,336,799
	73,592,087	56,178,174
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable	9,802,657	4,775,112
Deferred revenue	2,610,844	214,336
	12,413,501	4,989,448
Provision for employee future benefits	959,586	812,372
Deferred revenue	435,000	–
Deferred capital funding (note 8)	6,227,275	453,802
Non-controlling interest	392,460	–
	8,014,321	1,266,174
	20,427,822	6,255,622
Commitments and contingencies (note 13 and 14)		
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Capital stock		
Authorized		
Unlimited number of shares, without par value		
Issued and fully paid		
1 share	1	1
Contributed capital	53,443,116	50,041,592
Deficit	(278,852)	(119,041)
	53,164,265	49,922,552
	73,592,087	56,178,174

The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

Approved by the Board of Directors

President and Chief Executive Officer

Director

CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS AND DEFICIT

Year ended March 31

	2001	2000
	$	$
REVENUES		
Thousand Islands Bridge operating revenue (note 9)	2,276,174	2,252,169
Leases and licences	3,655,810	2,109,899
Tolls	3,251,592	1,549,407
Interest	993,819	652,711
Other	122,008	195,422
	10,299,403	6,759,608
EXPENSES		
Maintenance	26,241,851	21,825,261
Operation	3,174,953	3,565,656
Administration	6,095,200	4,564,106
Amortization	3,249,114	2,740,273
Cost recovery (note 10)	(264,000)	(295,166)
	38,497,118	32,400,130
Loss before government funding	(28,197,715)	(25,640,522)
Parliamentary appropriation for operating expenses	27,965,992	25,167,928
Amortization of deferred capital funding (note 8)	141,334	87,626
Non-controlling interest	(69,422)	–
NET LOSS	(159,811)	(384,968)
Retained earnings (deficit), beginning of year	(119,041)	265,927
Deficit, end of year	(278,852)	(119,041)

* The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CONTRIBUTED CAPITAL

Year ended March 31

	2001	2000
	$	$
Balance, beginning of year	50,041,592	47,641,592
Transfer of the assets of Transport Canada		
Transport Canada	–	2,400,000
The St. Mary's River Bridge Company (note 3)	3,401,524	–
Balance, end of year	53,443,116	50,041,592

* The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

Year ended March 31

	2001	2000
	$	$
CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES		
Net loss	(159,811)	(384,968)
Non-cash items		
Amortization of capital assets	3,249,114	2 740,273
Amortization of deferred capital funding	(141,334)	(87,626)
Increase in provision for employee future benefits	147,214	233,995
Amortization of deferred revenue	(768,648)	(93,572)
Non-controlling interest	69,422	–
Changes in working capital items (note 11)	(1,501,485)	(32,196)
Cash flows from operating activities	894,472	2,375,906
CASH FLOWS FROM INVESTMENT ACTIVITIES		
Cash acquired from subsidiary (note 3)	675,072	–
Decrease in advance to co-venturer	15,517	165,266
Long-term investments	821,759	–
Acquisition of capital assets	(6,612,036)	(2,877,265)
Disposal of capital assets	–	28,651
Cash flows used in investment activities	(5,099,688)	(2,683,348)
CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES		
Deferred revenue	3,600,156	–
Increase in deferred capital funding	5,914,807	267,104
Cash flows from financing activities	9,514,963	267,104
NET INCREASE (DECREASE) FOR THE YEAR	5,309,747	(40,338)
Cash and term deposits, beginning of year	9,758,426	9,798,764
Cash and term deposits, end of year	15,068,173	9,758,426

* The notes are an integral part of the consolidated financial statements.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
As at March 31

1. AUTHORITY AND ACTIVITIES

The Federal Bridge Corporation Limited, incorporated on September 2, 1998 under the ***Canada Business Corporations Act***, is a Crown corporation under Schedule III Part I of the ***Financial Administration Act*** and is not subject to the provisions of the ***Income Tax Act***.

In accordance with a directive issued by the Minister of Transport under the ***Canada Marine Act***, the St. Lawrence Seaway Authority transferred its assets on October 1, 1998. Specifically, the responsibility for The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, for The Seaway International Bridge Corporation, Ltd., and for the operations of the Thousand Islands Bridge were transferred to The Federal Bridge Corporation Limited. The responsibility for the Melocheville Tunnel and the Honoré-Mercier Bridge were transferred to the subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated.

On October 17, 2000, The Federal Bridge Corporation Limited acquired 91.33% of the outstanding voting and participating shares of The St. Mary's River Bridge Company from the province of Ontario for $1,370.

The Corporation's primary activities involve the management and operation of bridges, installations and other assets. Moreover, the Corporation may acquire land and build structures or other assets and acquire shares or interests in any other bridge management corporation.

The subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, depends on the federal government for its funding. The Federal Bridge Corporation Limited, its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. and the subsidiary, The St. Mary's River Bridge Company, are self financed by using their own operating income.

2. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

A) BASIS OF CONSOLIDATION

The consolidated financial statements include the accounts of The Federal Bridge Corporation Limited, its wholly-owned subsidiary, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, the 91.33% owned subsidiary, The St. Mary's River Bridge Company and its proportionate share (50%) of its interest in its joint venture, The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. The consolidated operations include the results of the wholly-owned subsidiary, those of the joint venture for the period from April 1, 2000 to March 31, 2001 (from April 1, 1999 to March 31, 2000 for the year ended March 31, 2000) and those of the subsidiary The St. Mary's River Bridge Company for the period from October 17, 2000 to March 31, 2001.

⊖ NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

As at March 31

B) PARLIAMENTARY APPROPRIATIONS

The parliamentary appropriation, which the subsidiary uses to offset the excess of its operating expenses over its operating revenues, is shown on the statement of operations and deficit. In this regard, the excess of operating expenses over operating revenues of the subsidiary do not include amortization, the change in the provision for employee future benefits and the gain or loss on the disposal of capital assets.

The portion of the parliamentary appropriation, which is used by the subsidiary to finance the acquisition of depreciable capital assets, is accounted for as deferred capital funding on the balance sheet and amortized on the same basis as the related capital assets. The portion used to finance the acquisition of non-amortizable capital assets is recorded as contributed capital.

Any portion of the parliamentary appropriations that the subsidiary is entitled to but which are not received by year-end is shown as an amount due from Canada.

C) CAPITAL ASSETS AND AMORTIZATION

Capital assets are recorded at cost. Replacements and major improvements which extend the useful service lives of existing assets are capitalized. Repairs and maintenance are charged to operations as incurred.

Capital assets acquired from Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations are accounted for at the transferor's carrying amount with the consideration shown in contributed capital.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets and the following rates:

• Bridges	2% - 5%
• Remedial works	5% - 10%
• Deferred major repairs	10%
• Vehicles and equipment	3% - 33%
• Buildings	2% - 20%

Amounts included in projects in progress are transferred to the appropriate capital asset classification upon completion and are then amortized according to the Corporation's policy.

D) DEFERRED REVENUE

Deferred revenue are comprised of leases, permits and the sale of toll tickets, for which services have not been rendered, are deferred and accounted for as services are provided.

E) EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation is required to recognize certain non-pension post-employment benefits over the periods which employees render services to the Corporation. Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Corporation recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

F) PENSION PLAN

All employees of the subsidiary The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated and the joint venture are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Effective April 1st, 2000, the subsidiary's and joint venture's contributions have increased to an amount reflecting the full cost of the employer's contributions. This amount, expressed as a percentage of employees' contributions, will fluctuate from year to year depending on the experience of the Plan.

The Federal Bridge Corporation Limited employees are covered by a defined contribution private pension plan and the cost of this plan is shared by the employees and the Corporation.

Contributions in respect of current services are expensed when paid and represent the total pension obligation of the Corporation. The terms of payment of past service contributions are set by the application purchase conditions, generally over the number of years of services remaining prior to retirement.

The pension expense for all plans for the year is $228,833.

⊖ NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

As at March 31

3. CONTRIBUTED SURPLUS AND ACQUISITION OF ASSETS

As mentioned in Note 1, the Company acquired control of The St. Mary's River Bridge Company through the acquisition of 137 shares, or 91.33% of the voting and participating shares, for $1,370 in cash. This acquisition has been accounted for by the purchase method. The following table illustrates the value of The St. Mary's River Bridge Company's assets to The Federal Bridge Corporation Limited. The net value of the assets acquired is $3,401,524 and is accounted for in contributed capital.

	$
Cash acquired from subsidiary	
Cash and short-term deposits	676,442
Cash used to acquire subsidiary	(1,370)
	675,072
Current assets	104,708
Money market funds and term deposits	2,469,567
Capital assets	1,936,270
Accounts payable	(1,461,055)
Non-controlling interest	(323,038)
Net assets acquired	3,401,524

4. CASH AND SHORT-TERM DEPOSITS

The Corporation invests in the short-term money market. The overall portfolio yield as at March 31, 2001 was 5,9%. The longest term to maturity is 54 days. The fair value of the short-term deposits approximates the book value due to their impending maturity.

5. LONG-TERM INVESTMENTS

Long-term investments include the following financial instruments:

	2001	2000
	$	$
Treasury bill	2,500,000	2,500,000
Money market funds	1,647,808	–
	4,147,808	2,500,000

The treasury bill bears interest at 5.36% and matures on March 26, 2002.

Long-term investments in money market funds are subject to various interest rate, market or cash flow risks. Management monitors these risks and does not take any major risks with these investments.

The fair value of the money market funds corresponds to their carrying amount. These funds earn interest at variable rates and the effectif rate as at March 31, 2001 is 3.5%.

6. ADVANCE TO CO-VENTURER

This account represents the excess of the contribution required by The Federal Bridge Corporation Limited in its joint venture.

The advance bears interest at the average one-year Treasury bill rate and has no repayment terms. As at March 31, 2001, its carrying amount approximated its fair value.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

As at March 31

7. CAPITAL ASSETS

	2001			2000
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	NET
	$	$	$	$
• Land	4,340,944	–	4,340,944	3,769,987
• Bridges	144,318,823	117,643,592	26,675,231	29,310,843
• Vehicles and equipment	6,622,314	2,637,992	3,984,322	2,993,540
• Buildings	3,609,014	2,273,436	1,335,578	884,951
• Deferred major repairs	943,207	692,867	250,340	349,765
• Remedial works	48,917	24,824	24,093	27,713
• Projects in progress	6,025,483	–	6,025,483	–
	165,908,702	123,272,711	42,635,991	37,336,799

The cost of the section of the Bonaventure Expressway, the initial cost of the Jacques Cartier Bridge and the initial cost of The St. Mary's River Bridge Company are fully amortized.

Projects in progress as at March 31, 2001 are mostly related to the deck replacement project for Jacques Cartier Bridge (Note 15).

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
As at March 31

8. DEFERRED CAPITAL FUNDING

	2001	2000
	$	$
Balance, beginning of year	453,802	274,324
Parliamentary appropriation to finance the acquisition of amortizable capital assets	5,914,807	267,104
Amortization	(141,334)	(87,626)
Balance, end of year	6,227,275	453,802

9. THOUSAND ISLANDS BRIDGE OPERATING REVENUE

This represents the Corporation share of the net income from operations of the Canadian portion of the Thousand Islands Bridge in accordance with a management agreement between The Federal Bridge Corporation Limited and The Thousand Islands Bridge Authority.

10. COST RECOVERY

This recovery represents the repayment by Public Works and Government Services Canada of costs incurred as maintenance expenses for the Canadian Customs station of the Thousand Islands Bridge in accordance with a contractual agreement.

11. INFORMATION INCLUDED IN THE STATEMENT OF CASH FLOWS

The changes in working capital items are detailed as follows:

	2001	2000
	$	$
Accounts receivable	424,933	(649,312)
Accrued interest receivable	(205,533)	117,210
Prepaid expenses	(615,435)	(232,302)
Due from Canada	(4,671,940)	(330,247)
Accounts payable	3,566,490	1,062,455
	(1,501,485)	(32,196)

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
As at March 31

12. RELATED PARTY TRANSACTIONS

In addition to those related party transactions disclosed elsewhere in these financial statements. The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business.

13. COMMITMENTS

The Corporation has entered into agreements, principally supply, maintenance, professional services and lease agreements, which call for payments of $11,904,623 until 2007. Moreover, the Corporation signed a design-construction contract to replace the Jacques Cartier Bridge, as well as other contracts for professional services, rental and insurance related to this project for a total amount of $108,463,598 until year 2002-2003. Minimum payments for the next years are $63,906,895 in 2002, $55,262,331 in 2003, $370,964 in 2004, $371,527 in 2005, $371,527 in 2006 and $84,977 for subsequent years. The Corporation is also committed to pay annually a minimum amount of $2.9 million pursuant to an agreement for police services which expires on June 30, 2002.

14. CONTINGENCIES

A) In the normal course of its activities, the Corporation is the claimant or defendant in certain pending claims or lawsuits. It is the opinion of management that these claims or lawsuits will not result in any material liabilities to the Corporation. No provision has been taken in this regard.

B) It may be necessary to decontaminate some of the Corporation's properties. To date, the Corporation has been unable to determine the related costs as it has not assessed the extent of contamination on all of its properties. The costs for environmental assessments and decontamination work are accounted for in the year during which the work is performed.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
As at March 31

15. MAJOR REHABILITATION WORK

In its endeavour to fulfill its mission, the Corporation must undertake major rehabilitation works on the roadway deck of Jacques Cartier Bridge. On October 12, 2000, the Corporation awarded a contract for design-construction deck replacement project for the bridge. Construction on the bridge is planned to be completed in November 2002. The total cost of the project, including direct and indirect costs, is estimated at $121 million, of which $6 million was recorded as at March 31, 2001.

16. FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The carrying amount of cash, term deposits, accounts receivable, amount due from Canada and accounts payable approximates their fair value given their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable and accordingly, the credit risk is low.

17. COMPARATIVE FIGURES

Certain of the 2000 comparative figures have been reclassified to conform with the current year's presentation.

RAPPORT ANNUEL 2000-2001

L'EXPERTISE AU SERVICE DE LA CLIENTÈLE

? QUESTIONS DE TEMPS

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

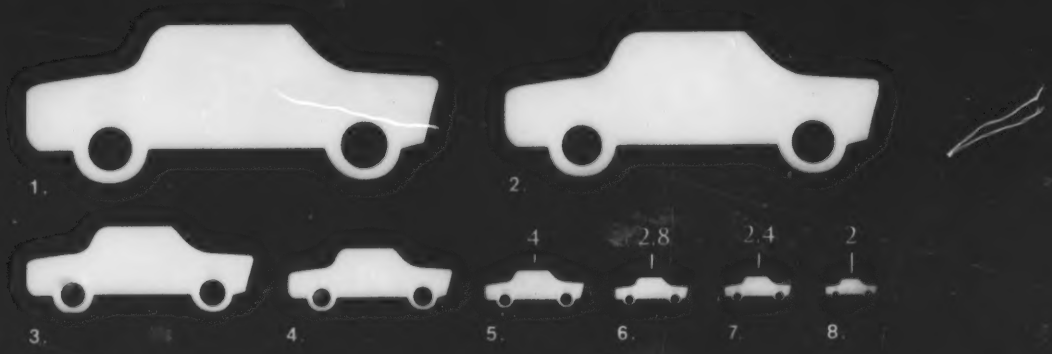
Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

St. Mary's River Bridge Company

Canada

CIRCULATION ANNUELLE EN MILLIONS DE VÉHICULES



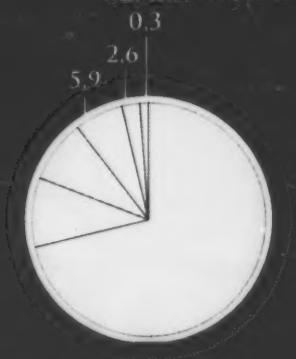
1. Pont Champlain
2. Pont Jacques-Cartier
3. Pont Honoré-Mercier
4. Autoroute Bonaventure
5. Tunnel de Melocheville
6. Pont international de Sault Ste. Marie
7. Pont international de la voie maritime
8. Pont international des Mille-Îles

* Auxquels s'ajoutent les 8 millions de [illegible]

RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION 2000-2001

- Entretien : 67,6 %
- Fonctionnement : 8,2 %
- Administration : 15,8 %
- Amortissement : 8,4 %

RÉPARTITION DES SOURCES DE REVENUS 2000-2001



- Exploitation du pont international des Mille-Îles : 5,9 %
- Baux et permis : 9,6 %
- Peages : 8,5 %
- Interêts : 2,6 %
- Autres : 0,3 %
- Crédit parlementaire : 73,1 %

CRÉDITS

- Design graphique et [illegible]
- Photographie

Lemieux Bisaillon
[illegible]

TABLE DES MATIÈRES

«À L'ÉPREUVE DU TEMPS»

00 03 Rapport à l'actionnaire
00 06 Revue des activités de l'année
00 12 Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
00 28 La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée
00 34 La St. Mary's River Bridge Company

00 38 PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

00 41 INFORMATIONS CORPORATIVES

00 47 ÉTATS FINANCIERS 2000-2001

00 48 Examen financier
00 52 Tableau synoptique
00 53 Rapport de la direction
00 54 Rapport du vérificateur
00 55 La Société des ponts fédéraux Limitée

MISSION
LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE ET SES FILIALES

ADRESSES

• LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

55, rue Metcalfe
Bureau 1210
Ottawa (Ontario)
K1P 6L5

T. (613) 993-6880
F. (613) 993-6945
www.pontsfederaux.ca
agirard@pontsfederaux.ca

• LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

1111, rue Saint-Charles Ouest
Tour Ouest, Bureau 600
Longueuil (Québec)
J4K 5G7

T. (450) 651-8771
F. (450) 677-6912
www.pjcci.ca

• LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

Case postale 836
Cornwall (Ontario)
K6H 5T7

T. (613) 932-5113
F. (613) 932-9086
hsaaltink@cpivm.ca

• THE THOUSAND ISLANDS BRIDGE AUTHORITY

Case postale 10
Lansdowne (Ontario)
K0E 1L0

T. (315) 482-2501
F. (315) 482-5925
www.tibridge.com

• THE ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

Case postale 580
Sault Ste. Marie (Ontario)
P6A 5N1

Tel: 705.759.5400
Fax: 705.759.5405

La Société des ponts fédéraux Limitée / The Federal Bridge Corporation Limited

Le 30 juin 2001

L'Honorable David Collenette, C.P., député
Ministre des Transports
330, rue Sparks
Tour C, Place de Ville
29e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous présenter, conformément aux dispositions de l'article 150 de la ***Loi sur la gestion des finances publiques***, le rapport annuel de La Société des ponts fédéraux Limitée pour l'exercice terminé le 31 mars 2001. Ce rapport contient également les états financiers de la Société, vérifiés par la vérificatrice générale du Canada conformément à la partie X de la ***Loi sur la gestion des finances publiques*** et ses règlements, à la ***Loi canadienne sur les sociétés par actions***, à la ***Loi maritime du Canada*** et ses règlements et aux statuts et règlements de la Société.

À des fins d'économie, ce rapport comprend également les rapports annuels de nos filiales, soit La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la St. Mary's River Bridge Company.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

Le président-directeur général,

Michel Fournier

Canada

1. LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

MICHEL FOURNIER

RAPPORT À L'ACTIONNAIRE

Le défi qui consiste à mettre notre expertise au service de nos clients en offrant aux usagers de nos installations des ponts et autres ouvrages de transport qui soient sécuritaires, respectueux de l'environnement, efficaces, bien entretenus et abordables est pris très au sérieux par tous les employés de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et de ses filiales.

Dans ce rapport annuel, nous avons regroupé les rapports de nos filiales afin de réduire encore davantage les coûts, d'accroître l'efficacité et de présenter un tableau homogène de nos activités.

Notre entreprise continue de prendre de l'expansion, comme en témoigne l'acquisition de la St. Mary's River Bridge Company, propriétaire de la partie canadienne du pont international de Sault Ste. Marie.

Nos actifs nationaux et internationaux comprennent certaines des infrastructures de transport les plus achalandées et les plus importantes du pays. Nous sommes convaincus que nous disposons de l'équipe de spécialistes la plus compétente et la plus efficace qui soit pour prendre en charge l'exploitation et la gestion d'autres ouvrages de transport si le gouverneur en conseil estime que c'est opportun.

Un certain nombre de projets se sont concrétisés dans plusieurs domaines importants au cours de l'année écoulée. Par exemple, notre projet le plus important, à savoir le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier à Montréal, qui représente un investissement de plus de 120 millions de dollars, est maintenant en cours. Nous sommes pleinement déterminés à déployer tous les efforts possibles pour éviter de perturber la circulation plus qu'il n'est nécessaire pendant l'exécution de ces travaux qui s'étaleront sur 2 ans.

Par ailleurs, nous ferons une plus grande utilisation des systèmes intelligents de transport, tels que les panneaux électroniques à messages variables qui fournissent instantanément aux usagers de l'information sur la circulation et l'état de la chaussée sur un grand nombre de nos ouvrages, leur permettant ainsi de changer d'itinéraire au besoin. Cette signalisation sert également à identifier nos actifs comme ouvrages fédéraux, conformément à la participation du gouvernement fédéral et à son engagement de satisfaire les besoins du public et des entreprises en matière de transport.

Pont Champlain Bridge
A COMPTER DE DIM 22H
SORTIE CENTRE-VILLE
FERMEE JUSQU'AU 21 JUIL
Canada
70

«Être de son temps»

Au cours de l'exercice, nous avons également entrepris un certain nombre d'études sur les répercussions d'éléments comme l'augmentation du camionnage sur nos ponts, nos routes et nos tunnels dans la foulée de la croissance économique et de l'augmentation des échanges commerciaux, en particulier avec les États-Unis, notre partenaire commercial le plus important. Nous savons que la congestion du réseau routier nous fait perdre des centaines de millions de dollars en revenus et bénéfices. Or, la SPFL collabore avec plusieurs de ses partenaires du secteur public et privé pour trouver des façons de remédier à la situation. Dans le cadre de cet exercice, nous tenons compte du tableau complet de la circulation dans une région donnée et non seulement du point de vue des ouvrages qui relèvent de notre responsabilité. Dans la région de Montréal, par exemple, où la congestion des routes coûte un demi-milliard de dollars par année et plus, nous étudions des propositions qui pourraient comprendre la construction de voies publiques supplémentaires et d'autres infrastructures ou celle d'un monorail ou de rails permettant d'accueillir un train léger sur certains de nos ouvrages.

Parallèlement, nous continuons de nous efforcer d'améliorer notre exploitation interne et de renforcer nos contrôles financiers dans des domaines comme la gestion des baux et des permis, et de former les ressources humaines nécessaires pour mener à bien nos activités. En outre, au cours de l'année écoulée, nous avons demandé à nos filiales de dresser la liste de tous leurs biens pour nous assurer que nous respectons l'ensemble de la réglementation environnementale dans toutes nos activités. Par ailleurs, nous élaborons présentement un ensemble d'indicateurs clés du rendement pour nous permettre de surveiller de façon plus efficace l'ensemble de nos activités et d'apporter les changements qui s'imposent.

Je suis fier de pouvoir affirmer, après deux ans et demi d'exploitation, que notre entreprise a réussi à réduire les frais d'exploitation et qu'elle a mis en place à notre siège social à Ottawa et dans toutes nos filiales, un mécanisme de gestion plus efficace et plus efficient.

Nous sommes déterminés à poursuivre cette tâche au cours des années qui viennent afin que les millions de Canadiens et d'étrangers qui utilisent nos ouvrages de transport quotidiennement puissent compter sur des ponts, des tunnels et des routes sécuritaires, à coût abordable dans un cadre respectueux de l'environnement.

REVUE DES ACTIVITÉS DE L'ANNÉE

Les ponts et autres ouvrages qui relèvent de la SPFL constituent une partie importante de l'infrastructure de transport du Canada et sont essentiels à la circulation sécuritaire et efficace des personnes et des biens.

Des centaines de milliers de banlieusards, de touristes, de voyageurs, de véhicules de service, de camions, d'autobus, de cyclistes et de piétons utilisent ces ouvrages tous les jours.

Par ailleurs, ces ouvrages contribuent aussi grandement au commerce national et international, surtout avec les États-Unis, puisque nous sommes de part et d'autre le plus important partenaire commercial de l'autre.

Au cours de ses deux années et demie d'exploitation, la SPFL a réussi à réduire ses frais d'exploitation, et les actifs dont elle est responsable sont maintenant gérés de manière plus efficace. La SPFL a en outre constitué une équipe de spécialistes dans les domaines de la gestion et de l'exploitation de ponts, de tunnels, de voies publiques et d'autres ouvrages de transport. L'exploitation de la nouvelle technologie de l'information et l'innovation sont au cœur du succès de cette entreprise axée sur le marché. De plus, la Société a créé un comité au siège social, à Ottawa, à qui elle a confié le mandat de formuler des recommandations sur une liste d'indicateurs clés du rendement qui feront ensuite l'objet d'un examen à intervalles réguliers pour garantir que l'organisme remplit bien sa mission et atteint ses objectifs.

Ces indicateurs permettront d'évaluer l'étendue de la réduction des coûts, de la normalisation des politiques et méthodes de gestion, de l'élargissement de la visibilité du gouvernement fédéral et de la rationalisation de l'expertise et des ressources. Ils témoigneront en outre de l'effet sur l'entreprise du transfert d'ouvrages et de l'efficacité des ententes conclues avec des tiers.

SYSTÈMES INTELLIGENTS DE TRANSPORT (SIT)

PANNEAUX À MESSAGES VARIABLES

En juin 1999, la SPFL a mis en œuvre un programme de panneaux à messages variables (PMV) dans le cadre de ses projets de SIT. Les PMV fournissent aux conducteurs de l'information en temps réel sur la circulation et l'état des routes et, dans certains cas, servent à identifier l'ouvrage comme bien fédéral. La Société a reconduit et élargi ce programme au cours de l'exercice 2000-2001.

Au moment de la création du programme, la circulation sur les ponts Champlain et Jacques-Cartier était très congestionnée, problème exacerbé par les travaux de remplacement du tablier du pont Victoria. Les usagers devaient attendre entre 30 et 90 minutes de plus qu'en temps normal pour franchir les ponts de la Rive-Sud.

Ce ne sont pas les ponts qui étaient en cause, mais plutôt le fait qu'ils étaient grandement surutilisés à cause de l'augmentation de la circulation. Au cours des 35 dernières années, aucune nouvelle traversée ni aucun nouveau pont ne se sont ajoutés à l'infrastructure de transport, malgré le fait qu'on constate depuis 10 ans des augmentations annuelles de l'ordre de 11 % du nombre de camions et de 3 % du nombre d'automobiles sur le pont Champlain seulement.

Les PMV vont améliorer la circulation, réduire les accidents, fournir de l'information sur les problèmes routiers et de circulation comme la glace noire, les accidents et autres délais. Ils indiquent en outre des voies de rechange, permettant ainsi de mieux gérer l'ensemble de la circulation.

Par ailleurs, le système de PMV s'accompagne d'un nouveau dispositif de surveillance par caméra et d'un dispositif de comptage des véhicules par caméra. Une entente a été conclue avec le ministère des Transports du Québec pour intégrer le système de PMV de la SPFL au centre de gestion des transports exploité par le ministère de façon que les usagers des ponts obtiennent de l'information supplémentaire sur les embouteillages, les travaux de construction et autres conditions de la route.

Il ne s'agit pas uniquement pour la SPFL d'installer un système de PMV sur certains ouvrages, mais aussi de créer le cadre de sécurité le plus efficace et le plus souple qui soit pour lui permettre d'adapter le système et de l'installer sur d'autres ouvrages qui profiteront de cette technologie.

La SPFL est aussi en voie d'instaurer une politique visant à établir des lignes directrices pour assurer l'uniformisation à l'échelle nationale de l'identification des ponts fédéraux et autres ouvrages relevant de sa compétence. La politique prévoit la fourniture de panneaux d'identification aux filiales qui ne peuvent pas se permettre d'absorber les frais de production de tels panneaux.

PROGRAMME DE COORDINATION DE L'IMAGE DE MARQUE

Le programme de PMV vise également à identifier les ouvrages comme biens du gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de coordination de l'image de marque. Tous les ouvrages relevant de la compétence de la SPFL sont ainsi identifiés, soit avec des panneaux immobiles, soit avec des panneaux électroniques à messages variables.

En fait, les deux ponts les plus achalandés du Canada (les ponts Champlain et Jacques-Cartier) n'ont jamais été identifiés comme ouvrages du gouvernement fédéral avant la mise en œuvre du nouveau programme de PMV de la Société. Maintenant, ces ouvrages importants sont identifiés comme ponts appartenant au gouvernement canadien et entretenus par celui-ci dans l'intérêt économique du grand Montréal.

Les contribuables et les usagers n'auront rien à débourser pour le système de PMV puisqu'il est financé au moyen d'un programme de panneaux publicitaires.

PANNEAUX PUBLICITAIRES

Afin de couvrir les frais du système de PMV, la SPFL a mis sur pied un programme de panneaux publicitaires dans le cadre duquel Mediacom Inc. érige des panneaux publicitaires. Le conseiller dont nous avons retenu les services a repéré 130 emplacements pouvant recevoir de tels panneaux près des ponts Jacques-Cartier et Champlain et près de l'autoroute Bonaventure. Nous avons retenu 30 de ces sites. Les revenus tirés des panneaux publicitaires reposent sur la valeur marchande, et la politique de la SPFL est de s'assurer que la quasi-totalité de ces revenus sera réinvestie à l'endroit d'où ils proviennent, pour le plus grand bien des usagers des ponts.

La Société a pris ces initiatives pour s'acquitter de sa mission qui consiste à assurer la circulation efficace et sécuritaire des véhicules sur ses ouvrages.

Cette initiative montréalaise générera des revenus d'environ 60 millions de dollars pendant la période de 15 ans du contrat. L'objectif de la SPFL est de réinvestir 95 % des revenus dans l'installation de nouveaux systèmes de sécurité et de gestion de la circulation au profit des usagers des ponts et d'appliquer l'autre tranche de 5 % à la couverture des frais administratifs et à la fourniture de panneaux d'identification aux filiales moins fortunées.

SYSTÈMES DE COMPTAGE DES VÉHICULES ET DE TÉLÉSURVEILLANCE EN CIRCUIT FERMÉ

La SPFL a également entrepris d'installer un système de comptage de pointe des véhicules par caméra à quatre endroits (ponts Jacques-Cartier et Champlain, autoroute 15 et autoroute Bonaventure). Le système de surveillance par caméra en circuit fermé actuel est désuet et sera remplacé par un nouveau système de 4 millions de dollars à fibre optique. Les revenus tirés des panneaux publicitaires serviront entre autres à couvrir les frais de ce nouveau programme.

L'ÉTUDE DE LA CIRCULATION ROCHE-DELUC

Conformément à ce qui est souligné dans le dernier rapport annuel de Transports Canada, l'augmentation du camionnage dans les activités commerciales interprovinciales et internationales aggrave rapidement le problème de la congestion du réseau routier dans la région du grand Montréal en général et sur les ponts en particulier. L'étude Roche-Deluc, entreprise avant l'aggravation de ce problème, avait estimé que le coût de la congestion de la circulation dans l'ensemble de la région de Montréal était supérieur à 500 millions de dollars en 1999. Depuis 1990, le nombre de camions qui traversent la frontière entre le Canada et les États-Unis a augmenté à un taux annuel de 7,9 %, soit de 19 680 à 33 410 camions par jour. Sur le seul pont Champlain, le nombre de camions a augmenté de 11 % tous les ans depuis 1992.

En 1999, les exportations du Canada vers les États-Unis s'élevaient à 354 milliards de

dollars alors que les importations en provenance des États-Unis représentaient un montant de 215 milliards de dollars. Environ 70 % de ces marchandises étaient transportées par camion.

L'augmentation sans cesse croissante du camionnage accélère l'usure du tablier des ponts ainsi que les structures de soutien. Cette usure entraîne des augmentations importantes des coûts d'entretien qui, à leur tour, ont une incidence sur la congestion par le biais des fermetures de voies en cours de réparation.

On a proposé deux solutions possibles. Dans le premier cas, il s'agit de construire une autre route pour contourner l'île de Montréal, ce qui exige de construire deux nouveaux ponts et environ 35 kilomètres de route. La seconde solution consiste à construire un nouveau système de transport en commun dans le corridor de l'autoroute 10 / Estacade du pont Champlain / autoroute Bonaventure. Une autre étude est en cours pour établir la faisabilité des deux propositions.

ÉTUDE DE FAISABILITÉ MIXTE CANADA-ÉTATS-UNIS RELATIVE AU PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES ET AU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

Une étude préliminaire a été amorcée avec le ministère des Transports de l'état de New York pour déterminer les besoins futurs au pont international des Mille-Îles et au pont international de la voie maritime. L'étude examinera les infrastructures actuelles et la capacité opérationnelle des deux traversées et déterminera les mesures rectificatives possibles et la faisabilité de leur mise en œuvre.

LA GESTION DES BAUX ET DES PERMIS

Au cours de l'exercice 2000-2001, la SPFL a commencé à instaurer un système de gestion des baux et des permis afin de dresser une liste complète des baux et des permis et d'établir une procédure de suivi efficace. Le système fera également une estimation et une comparaison des revenus de location et des paiements tenant lieu d'impôts et, entre autres, créera un système de contrôle des certificats d'assurance.

ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES

En 2000-2001, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM), notre filiale de Cornwall, a soumis une liste de ses biens pour garantir leur conformité avec la réglementation environnementale. Le rapport indique que nos actifs et nos activités ne causent aucun problème environnemental majeur connu.

RESSOURCES HUMAINES

Au cours du dernier exercice, la SPFL a créé des programmes pour recruter, retenir et motiver les employés. Elle a également relié ses méthodes de gestion des ressources humaines à sa stratégie commerciale. La Société a enregistré le nouveau régime de retraite auprès de Revenu Canada et du Surintendant des institutions financières. En outre, une convention collective a été

MANDAT DE LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et ses filiales ont pour mandat d'entreprendre diverses activités pour s'assurer que les ponts, les tunnels, les voies publiques et autres ouvrages qu'elles gèrent sont sécuritaires, modernes, efficaces, respectueux de l'environnement et bien entretenus, soulignant ainsi l'engagement du gouvernement du Canada de satisfaire les besoins du pays en matière de transport. Nos clients sont les millions de personnes et d'entreprises canadiennes et étrangères qui utilisent ces ouvrages quotidiennement.

Conformément à ce qui est stipulé dans l'annexe 2 de ses statuts constitutifs, la SPFL peut acquérir des terrains pour construire, entretenir et exploiter des ponts reliant le Canada aux États-Unis, seule ou en collaboration avec les autorités américaines.

La SPFL est également autorisée à acquérir des terrains pour construire, entretenir, gérer et exploiter d'autres ouvrages ou biens, comme peut l'ordonner le gouverneur en conseil. La Société assume la responsabilité de tous les biens et autres droits qui lui sont cédés et elle peut également, sur approbation du gouverneur en conseil, louer à quiconque tout terrain, bien ou source d'énergie hydraulique détenus en son nom ou au nom du gouvernement canadien.

La SPFL doit s'assurer que toutes ses activités sont gérées de façon efficace pour maîtriser les coûts et maximiser la valeur et que les ouvrages qui relèvent de sa responsabilité sont sécuritaires et bien entretenus et qu'ils offrent un service de qualité élevée à leurs usagers. La SPFL doit également s'assurer de souligner le rôle du gouvernement fédéral dans les transports, que les ouvrages patrimoniaux sont entretenus et préservés comme il se doit et que tous les travaux de construction ou d'entretien respectent l'ensemble des lois et règlements environnementaux.

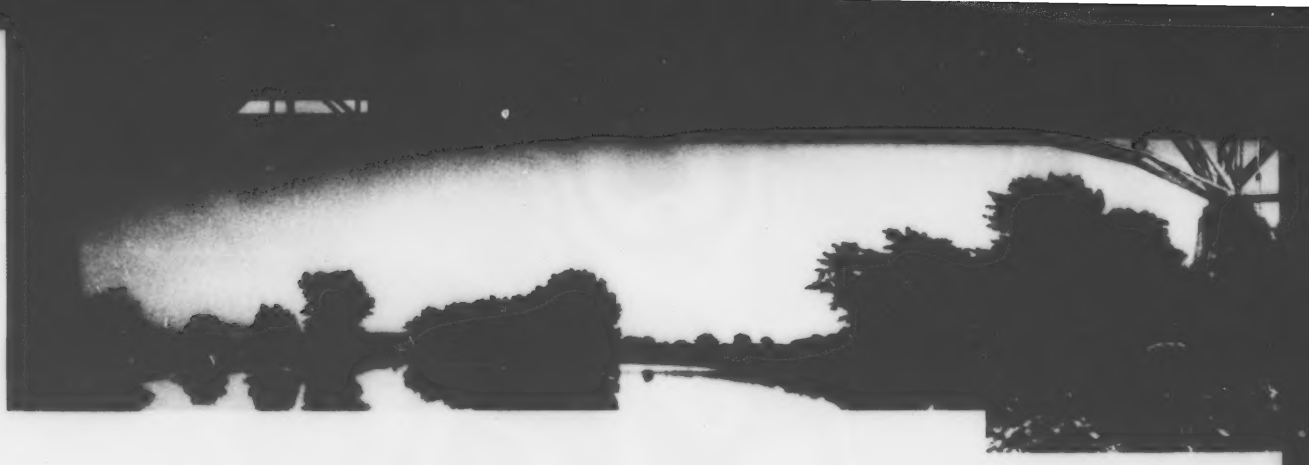
signée et ratifiée par les travailleurs syndiqués de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, et un plan d'évaluation des tâches a été élaboré par un comité mixte composé d'employés syndiqués et non syndiqués. Un plan stratégique pour les ressources humaines a été élaboré pour la CPIVM.

PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

Le pont international des Mille-Îles est exploité et entretenu par la Thousand Islands Bridge Authority (TIBA) en vertu d'un accord conclu avec la SPFL.

Au cours de l'exercice 2000-2001, la SPFL a mis en marche différents projets d'entretien et d'amélioration de la sécurité, notamment le projet de remplacement des traverses centrales et des tiges de poutre qui a débuté en mai et qui a été terminé en juillet 2000, le projet de restauration des piles de béton qui a démarré en août 2000 et qui s'est terminé en mai 2001 et le projet de remise en état des abords nord du pont qui a débuté en avril 2001 et qui sera normalement terminé en juin.

Enfin, la TIBA prévoit installer une passerelle d'entretien en juillet 2001. Des travaux de stabilisation de la pente de la culée seront également effectués.



PROFIL ET HISTORIQUE

La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) est une société d'État constituée en 1998 en vertu de la ***Loi canadienne sur les sociétés par actions*** pour exploiter les ponts et les [illegible]ies publiques qui relevaient auparavant de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Les statuts constitutifs de la SPFL prévoient qu'elle peut assumer la responsabilité d'autres ponts et d'autres ouvrages de transport si le gouverneur en conseil l'ordonne. Ainsi, depuis 1998, d'autres actifs se sont ajoutés aux responsabilités de la Société.

La SPFL gère deux catégories d'actifs. Dans le premier cas, il s'agit d'actifs qui s'autofinancent au moyen de la perception de péages et dans le second cas, d'actifs dont l'exploitation est financée par le gouvernement.

Parmi les actifs qui s'autofinancent, mentionnons le pont international des Mille-Îles, le pont international de la voie maritime à Cornwall et le pont international de Sault Ste. Marie. Tous les actifs de la SPFL sont exploités par ses filiales ou dans le cadre de partenariats. Le pont international des Mille-Îles, le pont international de la voie maritime situé à Cornwall et le pont international de Sault Ste. Marie constituent nos traversées internationales.

Au nombre des actifs dont l'exploitation est financée par le gouvernement, mentionnons les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'Estacade du pont Champlain, l'autoroute Bonaventure et une partie de l'autoroute 15, la section fédérale du pont Honoré-Mercier et le tunnel de Melocheville, tous situés dans la région de Montréal.

2. LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

PIERRE BEAUDOIN, ing.
Directeur général

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le réseau routier est d'une importance capitale pour la grande région de Montréal et pour l'économie canadienne. Il suffit de constater la croissance annuelle de la circulation du transport par camion et de la congestion routière pour s'en convaincre.

Ainsi, la visibilité des infrastructures gérées par la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, une filiale en propriété exclusive de la SPFL, leur poids social et leur importance au développement économique justifient de maintenir et de renforcer le service offert au public. C'est fort de cette conviction profonde et attaché aux principes et valeurs du service aux usagers que j'ai accepté d'assumer le poste de directeur général à l'automne dernier.

Mes premières actions à titre de directeur général ont été d'évaluer la situation générale, d'élaborer de nouvelles approches de gestion et d'établir un plan d'action concernant les communications avec les usagers afin de réduire les impacts des travaux majeurs entrepris sur les structures de la Société.

Un des symboles incontournables du paysage touristique montréalais est sans aucun doute le pont Jacques-Cartier dont nous sommes fiers. Après 70 ans d'existence, une réfection majeure de la surface de roulement s'impose. L'année 2000-2001 a donc été marquée par l'adjudication, le 12 octobre 2000, du contrat de design-construction pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier au Groupement SMDB. Ce projet de plus de 120 millions de dollars représente le plus important projet de réfection jamais entrepris sur un pont au Canada : un défi tant du point de vue de l'ingénierie, de la technologie utilisée, de la coordination du

projet que de l'impact des travaux sur les usagers. Ainsi, la Société a mis en place spécifiquement pour ce projet, une structure organisationnelle réunissant plusieurs firmes spécialisées qui ont comme priorité la réalisation d'un ouvrage de qualité avec le minimum d'impact sur les usagers.

Pour le bénéfice de ce projet, il nous est également apparu essentiel de former des partenariats stratégiques avec les autorités publiques et parapubliques ainsi que tous les organismes associés à sa réalisation. Nous avons créé une table de concertation ayant pour objectif le partage de l'information afin de coordonner nos actions. En effet, ce réseau de partenaires permet de concerter les efforts de communication et de répondre aux interrogations dans les domaines tels que la sécurité, la responsabilité environnementale, le transport en commun, la signalisation et la circulation et les loisirs reliés directement ou indirectement au projet de réfection du pont Jacques-Cartier.

Enfin, notre réussite sera assurée grâce à la mobilisation de chaque employé de la Société ainsi qu'à l'implication de nos partenaires, tous prêts à relever ce grand défi et à offrir le meilleur service aux usagers.

C'est donc avec plaisir que je vous présente le rapport annuel de la Société exposant ses objectifs et ses réalisations durant l'année ainsi que les perspectives de l'exercice financier à venir.

REVUE DES ACTIVITÉS DE L'ANNÉE

La Société a mis de l'avant et entrepris durant l'année plusieurs projets d'entretien majeur des infrastructures. Ces travaux d'entretien majeur ont été exécutés en réduisant au minimum l'impact sur la circulation et ont été effectués dans le cadre des programmes de réfection des chaussées, des viaducs et des tabliers, de nettoyage et de peinture des ponts, des programmes de réparation des structures en acier et des piles et des programmes de modernisation du système de signalisation.

Sur un total de 22,5 millions de dollars en dépenses d'entretien au cours de l'exercice 2000-2001, le programme d'entretien majeur, excluant les investissements du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, représente 19 millions de dollars, répartis de la manière suivante :

• RÉPARATION DE PILES	1 335 036 $
• RÉPARATION AUX STRUCTURES D'ACIER	4 318 840 $
• PROGRAMME DE NETTOYAGE ET DE PEINTURE	3 505 524 $
• RÉPARATION DES POUTRES EN BÉTON PRÉCONTRAINT	614 367 $
• TABLIER DES PONTS	4 193 201 $
• CHAUSSÉES ET VIADUCS	986 303 $
• SIGNALISATION	1 294 131 $
• AUTRES	2 581 496 $

Un montant s'élevant à 5 584 296 $ pour les travaux majeurs de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier a été capitalisé à titre de projet en voie de réalisation.

00:14

RAPPORT SUR LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE L'ANNÉE 2000-2001

REMPLACER LE TABLIER DU PONT JACQUES-CARTIER

Ce projet majeur, évalué à plus de 120 millions de dollars, représente le plus important projet de réfection jamais entrepris sur un pont au Canada.

La plus grande partie du tablier actuel du pont Jacques-Cartier, qui traverse le fleuve Saint-Laurent entre l'île de Montréal et la ville de Longueuil, date de la construction du pont, lequel a été ouvert à la circulation en 1930. Originalement, ce tablier comprenait trois voies de circulation; deux voies ont été ajoutées dans les années 1950 pour répondre à l'accroissement de l'achalandage. Aujourd'hui, la circulation annuelle sur le pont Jacques-Cartier est évaluée à 43 millions de véhicules.

Ce contrat vise les travaux de conception, de préfabrication et de construction pour le remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier. Le contrat prévoit le remplacement complet du tablier en béton armé, comportant cinq voies de circulation sur une longueur de 2,7 km et représentant environ 60 000 mètres carrés de superficie à reconstruire. Le tablier existant sera remplacé par un nouveau tablier construit principalement d'éléments préfabriqués en béton, réunis à l'aide de câbles en acier mis sous tension.

Le contrat prévoit le remplacement du trottoir situé du côté amont (ouest) du pont par une nouvelle piste cyclable. Le trottoir situé du côté aval (est) sera remplacé. Le contrat comprend également des améliorations majeures de la géométrie des voies à l'endroit de la section du pont désignée « courbe Craig ».

L'appel d'offres a été lancé en janvier 2000 pour la qualification des entreprises aptes à réaliser le projet et le contrat a été adjugé le 12 octobre 2000.

La pose des panneaux préfabriqués débutera en mai 2001 et est prévue se terminer en novembre 2002, pour un coût de construction total évalué à 110 000 000 $, exclusion faite des coûts connexes de gestion de projet et autres services.

Afin d'assurer la sécurité des usagers, d'augmenter l'efficacité des travaux de construction et de donner le meilleur service possible aux usagers, le pont sera fermé la nuit et réouvert le jour entre 5 h 30 et 20 h 30.

Considérant la nature et l'envergure du projet au cours de l'exercice 2000-2001, la Société a déployé toutes les ressources et les énergies nécessaires au bon déroulement du projet, les objectifs prioritaires étant de minimiser l'impact des travaux sur les usagers et de respecter l'échéancier fixé.

Entre les mois de novembre 2000 et février 2001, l'entrepreneur a construit à proximité du pont une usine pour la préfabrication des 1 518 éléments de béton requis pour remplacer le tablier existant.

RÉPARTITION DES REVENUS ET DÉPENSES 2000-2001 PAR INFRASTRUCTURE

	PONT JACQUES-CARTIER	PONT CHAMPLAIN ET AUTOROUTE BONAVENTURE	PONT HONORÉ-MERCIER	TUNNEL DE MELOCHEVILLE	ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN	TOTAL
	$	$	$	$	$	$
• Revenus	406 118	561 066	29 578	6 942	2 665	1 006 369
• Dépenses						
Fonctionnement	997 009	2 170 283	–	–	–	3 167 292
Entretien	7 781 710	11 284 731	2 111 769	956 480	367 146	22 501 836
Administration	1 173 070	1 631 782	272 901	123 604	47 446	3 248 803
Amortissement	52 717	1 060 975	475 446	–	450 000	2 039 138
• Total des dépenses	10 004 506	16 147 771	2 860 116	1 080 084	864 592	30 957 069

De plus, dans le cadre de la phase 1 des travaux, des plates-formes ont été installées de chaque côté du pont pour permettre aux ouvriers d'accéder aux différents éléments de la structure et du tablier et de leur permettre d'effectuer les travaux de réfection et de renforcement des poutres destinées à recevoir les nouvelles dalles du tablier. De plus, les travaux d'installation des roulottes de chantier abritant l'entrepreneur et le gérant de projet ont été complétés.

MAINTENIR LES PONTS, L'AUTOROUTE ET LE TUNNEL SELON DES NORMES FIABLES ET ACCEPTABLES AFIN QUE LES STRUCTURES SOIENT SÉCURITAIRES

Durant l'exercice 2000-2001, la Société a continué son programme d'entretien majeur des infrastructures. Ainsi, des travaux majeurs de réfection, dont le coût s'élève à près de 19 millions de dollars, ont été entrepris sur les structures de la Société au cours de l'exercice.

PONT JACQUES-CARTIER

Outre le projet de remplacement du tablier du pont, le pont Jacques-Cartier a fait l'objet d'un important contrat pour la réparation des membrures de la structure d'acier de certaines parties du pont pour un montant de 3 018 628 $. Des travaux d'amélioration des dispositifs d'accès et de sécurité ont également été réalisés.

PONT CHAMPLAIN

La réfection du pavage et des joints de dilatation est le projet le plus important entrepris cette année sur ce pont du point de vue financier et en regard de l'impact des travaux sur la circulation. À la fin de la présente année financière, les sommes dépensées pour ce contrat s'élèvent à 3 044 441 $.

Le programme de nettoyage et de peinture de la superstructure métallique s'est poursuivi; ce programme devrait être complété en 2005-2006. Le contrat de peinture pour l'année 2000-2001 s'est élevé à 2 128 055 $.

Des travaux de réfection sur deux viaducs de l'autoroute Bonaventure et des travaux de modernisation du système de signalisation des feux de voies ont également été réalisés.

PONT HONORÉ-MERCIER

À la lumière des rapports d'inspection sur la condition de la portion du pont Honoré-Mercier gérée par la Société, celle-ci a entrepris un programme de nettoyage et de peinture de l'acier structural du pont afin de ralentir la corrosion de la structure. Ce programme d'entretien majeur s'échelonnera sur une période de 11 ans. En 2000-2001, les travaux de peinture de la structure métallique de la travée de la voie maritime, au montant de 1 175 387 $, ont été réalisés.

TUNNEL DE MELOCHEVILLE

Au cours de la dernière année, le tunnel de Melocheville a fait l'objet d'une première inspection détaillée, permettant de développer un programme d'intervention.

La Société a travaillé à la mise en œuvre d'un projet de réfection des systèmes de distribution électrique du tunnel incluant l'installation et le raccordement d'un groupe électrogène dans un nouvel édicule ainsi que le remplacement du centre de contrôle des moteurs de ventilation, des travaux totalisant 437 460 $. Le nouveau système assurera l'autonomie et le bon fonctionnement des systèmes de ventilation, d'éclairage et de pompage d'eau dans le tunnel lors d'une panne électrique.

ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN

L'Estacade est utilisée par le public durant la période estivale comme piste cyclable. La Société a procédé durant l'année 2000-2001 à l'inspection sous-marine des piles de cette structure.

OPÉRATIONS ET ENTRETIEN

L'hiver 2000-2001 a été particulièrement rigoureux et s'est caractérisé par des chutes de neige fréquentes et des précipitations totales plus abondantes que la moyenne des dernières années. De plus, il n'y a eu aucun redoux. Ces conditions météorologiques ont nécessité des opérations de déneigement et d'épandage de sel déglaçant plus nombreuses afin d'assurer la sécurité des usagers. Le coût supplémentaire de ces interventions, pour l'année 2000-2001, est de 395 000 $.

AMÉLIORER LE SERVICE AUX USAGERS EN MINIMISANT LES PERTURBATIONS DE CIRCULATION ENGENDRÉES PAR LES TRAVAUX D'ENTRETIEN MAJEUR ET RÉGULIER

Considérant les hautes densités de passages sur les structures gérées par la Société et la congestion de la circulation, le service au public constitue une préoccupation d'importance pour la Société.

Ainsi, dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, la Société a mis en œuvre d'importants dispositifs afin d'éliminer les inconvénients pour les quelque 120 000 usagers qui empruntent chaque jour ce pont.

Une planification rigoureuse du projet a été faite et les travaux de construction sur le pont seront réalisés principalement la nuit. Toutefois, lors de la tenue de certains événements spéciaux, le pont demeurera accessible au public comme à l'habitude.

Une signalisation particulière a également été prévue pour les fins du projet. Le ministère des Transports du Québec utilisera les panneaux à messages variables de son réseau afin de diffuser de l'information pertinente en temps réel concernant les travaux. De plus, une signalisation spéciale sur les principaux axes routiers de la région de Montréal sera en place.

F2

«Rattraper le temps»

Une ligne « Info-vélo » a été mise en place afin d'informer les cyclistes au jour le jour des ouvertures et fermetures des trottoirs du pont.

Sur le plan des communications, la Société a mis en ligne son site Internet qui a été développé afin de transmettre au public des renseignements concernant la Société et ses structures. Le site comporte une section traitant spécifiquement des détails des travaux de construction reliés au remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier ainsi que de l'avancement des travaux et des fermetures des voies de circulation.

POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DE LA PRODUCTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ

La Société compte 42 employés, dont 18 cols blancs, 13 cols bleus et 11 employés non syndiqués.

Afin de pouvoir gérer tous ses projets, la Société continue de recourir aux services spécialisés fournis par le secteur privé dans les domaines de la gestion, de l'ingénierie, des services juridiques, des relations publiques et de la construction.

Au cours de l'exercice 2000-2001, le centre d'entretien du pont Jacques-Cartier a été réaménagé. La réfection du centre d'entretien a consisté notamment au réaménagement des pièces intérieures, au remplacement des fins intérieurs, à l'installation d'un nouveau système de ventilation ainsi qu'à des travaux d'électricité. Cet investissement favorisera un milieu de travail stimulant, fonctionnel et répondra mieux aux besoins actuels et futurs des employés travaillant à ce centre.

La Société a continué cette année d'accorder une grande importance à la question d'équité d'emploi. Un comité de travail a été formé afin de mettre en place un système d'évaluation des postes occupés par les employés syndiqués.

De plus, la Société a effectué un diagnostic interne en milieu de travail pour le groupe des employés cols bleus ayant comme objectif d'obtenir leur point de vue quant aux différents aspects du travail et du climat organisationnel. Suite à cette démarche, des interventions spécifiques seront mises en œuvre en 2001-2002.

ANALYSE FINANCIÈRE

1. REVENU

Les revenus totaux de 1 006 369 $ dépassent de 178 369 $ ou de 21,5 % la somme de 828 000 $ prévue au budget. Cette augmentation nette est attribuable en grande partie à l'octroi de nouveaux baux et permis, à l'augmentation des loyers et redevances des baux et permis en vigueur et à des revenus d'intérêts plus importants.

2. DÉPENSES

Les dépenses inscrites initialement au budget de la Société totalisaient 38 382 000 $ pour l'exercice 2000-2001.

Au 31 mars 2001, la Société a enregistré pour 2000-2001 des dépenses totales de 30 957 069 $, soit 7 424 931 $ ou 19 %

MANDAT DE LA SOCIÉTÉ LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

Le mandat de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée est d'opérer et d'entretenir les ponts Jacques-Cartier et Champlain, la section fédérale du pont Honoré-Mercier, une section de l'autoroute Bonaventure, le tunnel de Melocheville et l'Estacade du pont Champlain (régulateur des glaces) en effectuant d'une façon ponctuelle des travaux d'entretien régulier et majeur, tout en assurant au public un passage sécuritaire et efficace sur ces infrastructures

de moins que le montant initialement prévu au budget pour l'exercice. Cette différence est attribuable principalement à l'annulation d'un contrat de nettoyage et de peinture au pont Jacques-Cartier, à la prise en charge par la SPFL du contrat de modernisation du réseau de télésurveillance au pont Champlain, à la capitalisation des dépenses reliées au projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, aux immobilisations en cours et à des réaménagements ou des modifications de projets d'entretien majeur ou d'entretien régulier.

3. IMMOBILISATIONS

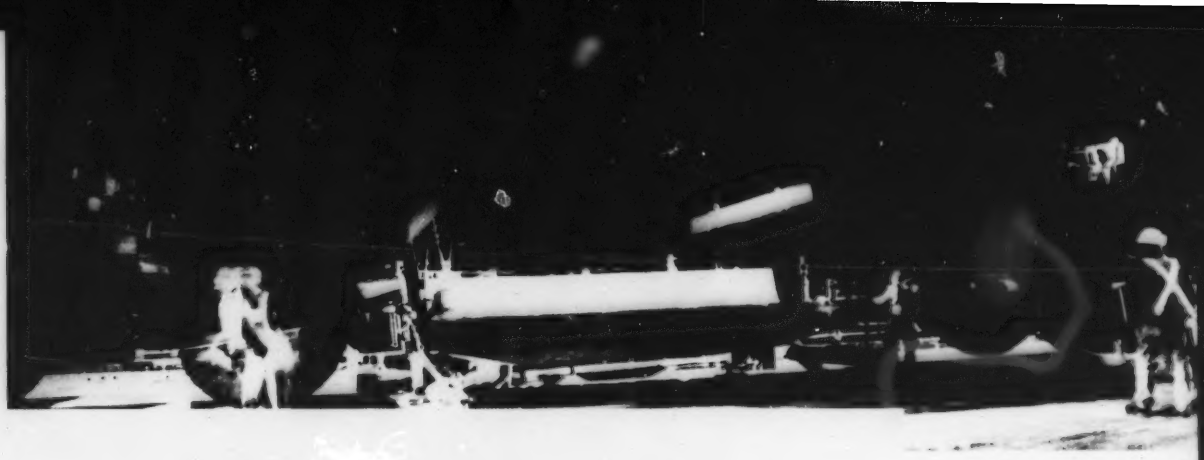
La Société travaille à la réalisation d'une nouvelle politique de capitalisation des biens et des structures qu'elle contrôle. Ainsi, en accord avec cette politique, le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier a été analysé d'une façon particulière et les investissements relatifs à ce projet ont été capitalisés. Les dépenses de ce projet avaient, initialement, été prévues au budget de fonctionnement plutôt qu'au budget d'investissements.

Ainsi, les investissements pour l'exercice se sont chiffrés à 5 914 807 $, comparativement au montant budgété de 487 000 $ pour la même période.

Les principales acquisitions de l'exercice consistent en des véhicules, un camion grue et de l'équipement informatique. Le montant capitalisé relatif au projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier est de 5 584 296 $.

4. CRÉDIT PARLEMENTAIRE

Le crédit parlementaire approuvé pour la Société pour l'exercice 2000-2001 se chiffrait à 38 641 000 $. Le crédit réel requis pour combler l'excédent des dépenses sur les revenus et pour financer les dépenses en immobilisations s'est élevé à 33 880 798 $, pour une différence de 4 760 202 $ ou de 12 % du crédit total approuvé.



PERSPECTIVES

La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée continuera d'évoluer en s'efforçant de toujours améliorer le service aux usagers.

Au cours de la prochaine année, le principal défi à relever sera sans contredit la poursuite et le suivi du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier. La phase 1, soit le remplacement du tablier du tronçon sud du pont entre Longueuil et le pavillon de l'île Sainte-Hélène, se poursuivra de mai 2001 à octobre 2001. Dans le but d'offrir aux usagers le meilleur service possible, la Société continuera d'évaluer et de développer les moyens mis en place pour éliminer les inconvénients pour les quelque 120 000 usagers qui empruntent le pont chaque jour. Mis à part le projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier, la Société poursuivra son programme d'entretien majeur. Au pont Champlain, les travaux de réfection des piles et des chevêtres, ainsi qu'un projet de nettoyage et de peinture de la structure métallique, se poursuivront en 2001-2002. De plus, la Société prévoit dépenser au cours des deux prochains exercices une somme de 6,7 millions de dollars pour la réfection de deux bretelles reliant l'autoroute Bonaventure et l'autoroute Décarie. La Société poursuivra également son programme de nettoyage et de peinture de l'acier structural et son programme de réfection des piles au pont Honoré-Mercier. La Société souhaite également améliorer l'entretien des pistes cyclables sous sa gestion. Un projet de réfection du système d'éclairage de l'Estacade du pont Champlain sera donc entrepris. De plus, le lien cyclable situé sur la Rive-Sud, entre le pont Jacques-Cartier et le réseau de la ville de Longueuil, sera réaménagé.

PROFIL ET ACTIVITÉS

La société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée gère des infrastructures civiles publiques incluant des ponts, des autoroutes et un tunnel.

La Société, constituée le 3 novembre 1978 en vertu de la ***Loi canadienne sur les sociétés par actions***, est une filiale en propriété exclusive de La Société des ponts fédéraux Limitée, une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la ***Loi sur la gestion des finances publiques***.

La Société des ponts fédéraux Limitée doit soumettre le rapport annuel de sa filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, au Secrétariat du Conseil du Trésor par l'entremise du ministre des Transports du Canada.

Le financement de la Société provient principalement des fonds publics auxquels s'ajoutent d'autres sources de revenus, telles que les recettes provenant de l'émission de baux et de permis.

Les principales activités de la Société sont divisées en deux secteurs spécifiques, soit l'Ingénierie et la construction et les Opérations et l'entretien. Ces deux secteurs sont supportés par des services administratifs tels que les Finances, les Affaires juridiques, l'Approvisionnement et les Ressources humaines.

L'Ingénierie et construction pilote des projets de construction, de rénovations et de réparations de grande envergure portant plus particulièrement sur les composantes des ouvrages de génie civil et routes telles que les piliers, les poutres, le tablier, les structures d'acier, les fondations, le pavage et la peinture ainsi que les systèmes d'éclairage, de contrôle des feux de voies, de caméras et de pompage.

Les Opérations et entretien interviennent en première ligne dans le domaine des travaux publics liés aux structures. Ce service s'occupe et gère notamment les contrats de déneigement, d'épandage d'abrasifs, de balayage et d'entretien de la chaussée, d'entretien paysager, de remplacement des glissières, de scellement des fissures et de lubrification des appareils d'appuis, d'entretien et de fonctionnement des systèmes de contrôle de la signalisation des voies, des caméras de surveillance, de la distribution électrique et de l'éclairage routier.

Également sous la responsabilité des Opérations et entretien, la Sûreté du Québec assure les services policiers sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain, l'autoroute Bonaventure et sur l'Estacade du pont Champlain aux termes d'une entente contractuelle.

Depuis 1982, une voie réservée aux autobus est en opération sur le pont Champlain aux heures de pointe. Un organisme du gouvernement provincial, responsable du transport en commun, opère cette voie réservée en partenariat avec la Société et la Société de Transport de la Rive-Sud de Montréal. Les statistiques fournies par cet organisme indiquent que cette voie réservée est empruntée chaque jour de la semaine pour plus de 30 000 déplacements de personnes par transport en commun.

00:24

⊖ RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

DESCRIPTION	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000	2000-2001
• DONNÉES FINANCIÈRES (en milliers de dollars)					
• REVENUS					
Baux et permis	478	460	489	557	663
Intérêts	125	101	160	150	161
Autres sources	207	177	173	207	182
	810	738	822	914	1 006
• DÉPENSES					
Entretien	22 901	24 627	17 180	20 580	22 502
Fonctionnement	3 470	3 519	3 580	3 244	3 167
Administration	1 987	2 303	2 367	2 453	3 249
Amortissement	1 189	1 137	1 324	1 685	2 039
	29 547	31 586	24 451	27 962	30 957
Remboursement de la TPS et TVQ relatif aux exercices 1993 à 1997	–	4 210	–	–	–
Perte avant le financement du gouvernement et l'impôt	28 737	26 638	23 629	27 048	29 951
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	27 563	25 477	22 265	25 168	27 966
Amortissement de l'aide en capital reportée	159	107	73	88	141
Perte avant impôt	1 015	1 054	1 291	1 792	1 844
Impôt sur les grandes sociétés	5	4	3	–	–
Perte nette	1 020	1 058	1 294	1 792	1 844
• CRÉDIT PARLEMENTAIRE					
Exploitation	27 563	25 477	22 265	25 168	27 966
Immobilisations	222	16	119	267	5 915
• TOTAL	27 785	25 493	22 384	25 435	33 881

00:25

SOMMAIRE FINANCIER

pour l'exercice terminé le 31 mars

	2001	2000
	$	$
• EXPLOITATION		
Revenus		
Baux et permis	663 150	557 188
Intérêts	160 926	150 417
Autres sources	182 293	207 219
Dépenses		
Entretien	22 501 836	20 579 611
Fonctionnement	3 167 292	3 243 924
Administration	3 248 803	2 453 354
Amortissement	2 039 138	1 685 431
Perte avant le financement du gouvernement	29 950 700	27 047 496
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	27 965 992	25 167 929
Amortissement l'aide en capital reportée	141 334	87 626
Perte nette	1 843 374	1 791 941
• BILAN		
Actif à court terme	12 288 894	7 859 749
Passif à court terme	9 097 378	4 668 233
Immobilisations	16 691 953	12 816 284
Avantages sociaux futurs	559 302	613 732
Aide en capital reportée	6 227 275	453 802
Avoir de l'actionnaire	13 096 892	14 940 266
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Acquisition d'immobilisations	5 914 807	267 104
Crédit parlementaire pour l'acquisition d'immobilisations	5 914 807	267 104

3. LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

HENDRIK H. SAALTINK, ing. p.
Directeur général

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Plus de 2,4 millions de traversées de véhicules ont été enregistrées sur le pont international de la voie maritime au cours de l'an 2000. Il s'agissait d'une augmentation de 1 % par rapport à l'année précédente.

Dans le cadre de l'expropriation initiale de terres de la réserve pour la construction du pont, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM), une filiale en propriété exclusive de la SPFL, offre des laissez-passer pour le pont aux Autochtones canadiens qui résident à Akwesasne. Par conséquent, 56 % des traversées du pont se font sans péage.

La CPIVM a procédé à des travaux de reconstruction de la route afin d'améliorer la sécurité et l'écoulement de la circulation aux carrefours de l'île Cornwall.

La tour nord du pont du chenal sud a été repeinte. Ces travaux ont nécessité le recouvrement de la tour afin d'enlever les couches de peinture d'origine et d'en appliquer de nouvelles. La tour sud sera repeinte en 2001.

Un consultant a aidé le Groupe de l'exploitation à réaliser un nouveau programme informatique pour l'administration des péages : ce programme est utilisé avec succès depuis son installation en juillet 2000.

Des représentants des Mohawks d'Akwesasne (MCA), du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (MAINC), Transports Canada, la SPFL et la CPIVM se sont rencontrés en juillet afin de discuter des questions touchant la perception des péages à la Traverse des trois nations, qui se trouve dans la réserve d'Akwesasne. On a convenu que la zone de collecte des péages devait demeurer au même emplacement, dans l'attente d'une étude binationale sur les installations du pont, qui sera normalement terminée en 2002. Dans l'intervalle, une étude sera réalisée afin de déterminer les répercussions sur les péages du déménagement de la zone de péage. Simultanément, la CPIVM, le MAINC et Transports Canada se répartissent les coûts d'un programme temporaire visant à offrir un laissez-passer à d'autres membres des Premières nations qui vont à Akwesasne ou en reviennent, ainsi qu'aux véhicules de livraison commerciale qui se rendent à la réserve et aux participants à certains événements communautaires.

00:28

De façon générale, le bilan financier de la CPIVM est supérieur aux attentes, principalement grâce aux recettes de péage plus élevées que prévu en raison de l'ouverture d'un casino à la réserve d'Akwesasne et aux économies réalisées suite à l'annulation de plusieurs projets d'ingénierie et d'entretien.

Les recettes de péage en l'an 2000 se sont chiffrées à 3 019 000 $, soit 2 000 $ de moins que les recettes de péage perçues en 1999, mais 206 000 $ de plus que les prévisions.

La Corporation a connu des recettes excédentaires par rapport aux dépenses de l'ordre de 259 000 $ comparativement à l'excédent de 588 000 $ de l'année précédente.

Le passif en cours de la Corporation aux coentrepreneurs est passé de 1,7 million en 1999 à 2,1 millions de dollars en 2000.

APERÇU

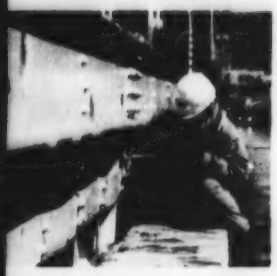
Un examen de la situation passée révèle que les recettes sont demeurées stables au cours des années. En effet, le nombre de véhicules payants qui ont emprunté le pont en 2000 est fort semblable à celui de 1990. Cependant, les recettes de péage sont supérieures à celles de 1990 en raison de l'augmentation imposée sur les tarifs en 1991 et de la réduction des rabais consentis en 1998. Les recettes enregistrées en 2000 sont équivalentes à celles de 1994.

L'augmentation des dépenses d'exploitation et d'entretien, au cours des 10 dernières années est attribuable principalement au vieillissement des installations et à l'accroissement des coûts des travaux d'entretien.

Les travaux d'entretien futurs poseront un problème d'ordre financier à la CPIVM et aux associés de l'entreprise conjointe, la SPFL et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), représentant la portion détenue par les États-Unis. Une analyse technique, réalisée en 1999, a révélé qu'il serait très avantageux de remplacer le pont du chenal nord surélevé, par un pont surbaissé plus court. La CPIVM continuera à maintenir les installations actuelles en bon état, mais elle concentrera les activités d'entretien sur le pont du chenal sud, tout en examinant la possibilité d'un pont surbaissé pour le chenal nord.

00:29

PROFIL ET HISTORIQUE



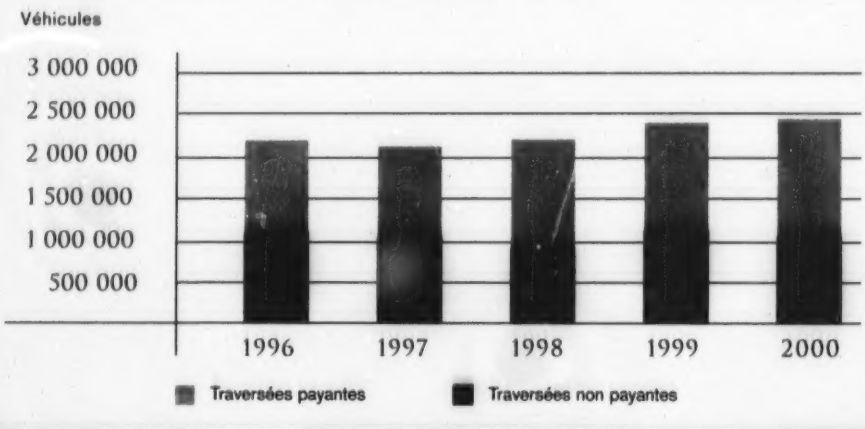
En 1962, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée se voyait autorisée à exploiter et à gérer un réseau routier et de pont à péage comprenant :

- un pont surélevé reliant la ville de Cornwall à l'île du même nom sur le fleuve Saint-Laurent (pont du chenal nord);
- une zone de péage et une route traversant l'île Cornwall selon l'axe nord-sud et reliant les ponts des chenaux nord et sud;
- un pont suspendu surélevé reliant l'île Cornwall à Rooseveltown dans l'état de New York (pont du chenal sud).

Le pont a été construit conformément aux modalités d'un accord international intervenu en 1957 entre la SLSDC et L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL). En 1962, on modifiait cet accord en vue de l'adjonction de la CPIVM qui aura pour tâche d'exploiter et d'administrer le pont. En 1998, la SPFL prenait à son compte le rôle et les responsabilités de l'AVMSL en ce qui a trait aux modalités de cet accord.

L'AVMSL a construit le pont du chenal nord, la route et la zone de péage à un coût de 8 539 695 $. Ce pont, qui a été ouvert à la circulation en 1962, enjambe le canal de Cornwall, aujourd'hui délaissé, et le fleuve Saint-Laurent. On a érigé un pont suspendu surélevé, qui est la propriété de la SPFL, afin de permettre la mise en place d'une voie maritime entièrement canadienne.

TRAVERSÉES ANNUELLES



MANDAT DE LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, LTÉE

La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée (CPIVM) est une filiale en propriété exclusive de La Société des ponts fédéraux Limitée, une société d'État fédérale stipulée à l'annexe III, partie I de la Loi sur la gestion des finances publiques. *La Corporation a été constituée en 1962 en vertu de la* Loi sur les corporations canadiennes *et elle a par la suite été prorogée en vertu de la* Loi canadienne sur les sociétés par actions, *toujours en vue de l'exploitation et de la gestion d'un pont international à péage reliant Cornwall, en Ontario, à Rooseveltown dans l'état de New York. La Corporation exploite une entreprise conjointe pour le compte de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC).*

Entre 1957 et 1959, on a construit le pont du chenal sud afin de remplacer le pont surbaissé qui a été démoli en vue de la mise en œuvre du chenal de navigation de la voie maritime du Saint-Laurent. Les coûts de la construction de ce pont ont été supportés conjointement par l'AVMSL et la SLSDC de manière approximativement proportionnelle à la longueur de la structure figurant de chaque côté de la frontière internationale (soit 32 % au Canada et 68 % aux États-Unis). En bout de ligne la répartition des coûts s'est effectuée ainsi : l'AVMSL a construit la sous-structure à un coût de 2 952 429 $ et la SLSDC a érigé la superstructure à un coût de 6 257 797 $. Aujourd'hui, la SPFL et la SLSDC sont conjointement propriétaires du pont du chenal sud selon la proportion correspondant aux investissements initiaux effectués.

En vertu des modalités des accords de 1957 et 1962, le péage routier sert à payer les frais administratifs, opérationnels et généraux de la CPIVM, dont l'entretien de la route et l'entretien général des deux ponts. Jusqu'en 1993, les recettes excédentaires par rapport aux dépenses ont été remises à l'AVMSL en vue de l'amortissement de l'investissement effectué pour la construction du pont du chenal nord. De 1994 à 1997, cet excédent a été réparti également entre l'AVMSL et la SLSDC. Depuis 1998, la SPFL reçoit la part des recettes excédentaires par rapport aux dépenses qui était auparavant remise à l'AVMSL.

Le barème de péage mis en place en 1962 a fait l'objet d'une révision en 1976, 1981 et 1991. Au printemps 1998, la CPIVM a baissé la valeur des rabais consentis pour les livrets de billets de péage de 30 % à 20 % pour les véhicules de tourisme. Le rabais accordé aux véhicules commerciaux a par ailleurs été réduit de 30 % à 5 %.

Depuis sa création, la CPIVM a autorisé les résidents de la réserve indienne de l'île Cornwall à utiliser le pont sans frais. Cet arrangement faisait partie des accords conclus au moment de l'expropriation de terres de la réserve pour la construction du pont et des routes d'accès. En 1976, le passage gratuit a été accordé aux Mohawks de la partie américaine de la réserve.

SOMMAIRE FINANCIER

pour l'exercice terminé le 31 décembre

	2000	1999
	$	$
• EXPLOITATION		
Revenus		
Péages	3 018 592	3 020 640
Location	125 546	125 749
Investissements	74 739	50 887
Dépenses		
Entretien	1 342 680	1 053 360
Perception des péages	649 020	635 939
Administration	538 805	514 711
Amortissement	339 636	332 162
Bénéfice net	259 150	587 918
• BILAN		
Actif à court terme	1 782 470	1 155 675
Passif à court terme	463 492	395 341
Immobilisations	447 307	519 518
Réparations importantes reportées	567 642	754 565
Capital-actions	8 000	8 000
Sommes à payer aux coentrepreneurs	1 993 885	1 707 017
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE		
Acquisition d'immobilisations	80 503	328 270
Fonds générés par l'exploitation	669 708	1 007 827

4. LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

JAMES McINTYRE
Président

REVUE DE L'ANNÉE

Le pont international de Sault Ste. Marie est exploité par la Joint International Bridge Authority (JIBA) en vertu d'un accord intergouvernemental intervenu entre la St. Mary's River Bridge Company (SMRBC) et le Michigan Department of Transportation (MDOT), qui prescrit la gestion et l'exploitation courantes du pont international par un organisme gouvernemental sans but lucratif.

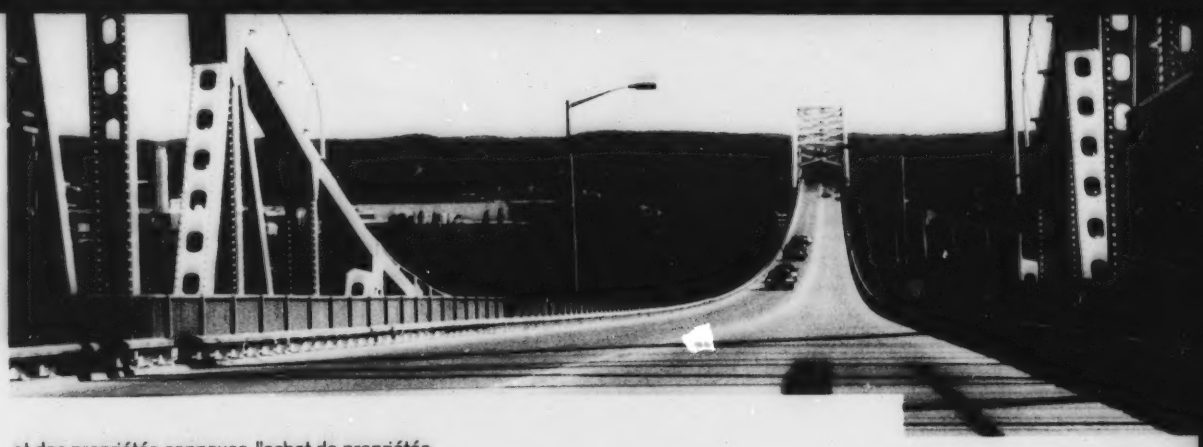
Le 1er septembre 2000, la SMRBC a remboursé les obligations dont la vente a permis de financer la construction du pont international de Sault Ste. Marie et, conformément aux accords mis en place par les lois fédérales et celles du Michigan, le pont a été remis à l'état du Michigan et au gouvernement du Canada.

Le nouvel accord intergouvernemental qui a alors été conclu entre Transports Canada et le MDOT a entraîné la mise sur pied de la JIBA, qui assure la supervision opérationnelle ainsi que les politiques de la nouvelle International Bridge Administration (IBA), qui a pour tâche d'administrer, d'exploiter, de réparer et d'améliorer le pont.

Le gouvernement canadien a cédé la partie canadienne du pont international à la SMRBC, dont la SPFL est le principal actionnaire (elle détient en effet 91,33 % des actions). La SMRBC nomme trois des six membres de la JIBA et le gouverneur du Michigan désigne les trois autres membres. La SPFL a pour tâche de représenter les intérêts du Canada lorsqu'il s'agit de prendre une décision touchant l'exploitation de cet important pont international de même que de faire rapport au vérificateur général au sujet de son rendement financier.

Le pont international de Sault Ste. Marie constitue la plus importante installation de traversée pour le commerce international du nord-ouest de l'Ontario : environ un milliard de dollars d'exportations canadiennes traversent ce pont par camion. Le pont international est un facteur déterminant du bien-être des habitants des villes de Sault Ste. Marie en Ontario et de Sault Ste. Marie au Michigan. En effet, il représente une voie de communication essentielle pour les industries de l'acier, du papier et forestière, pour les entreprises liées au tourisme et pour la population en général qui l'utilise pour le travail, les loisirs et le magasinage. En 1999, plus de 2,8 millions de véhicules ont emprunté ce pont.

Les responsabilités de la JIBA consistent à approuver le péage imposé pour le pont, le budget d'exploitation et les plans commerciaux, l'établissement des règles d'utilisation du pont



et des propriétés connexes, l'achat de propriétés, l'investissement de capitaux portant sur le pont et les propriétés connexes ainsi que la surveillance des investissements puisés à même le fonds de réserve du pont.

Le pont se trouve sur une servitude située sur des terres appartenant à d'autres organismes, notamment le U.S. Army Corps of Engineers, la St. Mary's Paper Company, les villes de Sault Ste. Marie en Ontario et de Sault Ste. Marie au Michigan, Parcs Canada et, peut-être dans l'avenir, un groupe autochtone américain.

Environ 85 % des clients du pont provenaient du comté de Chippewa ou de la zone canadienne adjacente ou se rendaient à ces endroits. Au total, 70 % des traversées du pont étaient faites pour des séjours d'une durée de 60 minutes ou moins.

En 1999, 46 % des traversées du pont étaient des navetteurs. Les véhicules de classe 1 (voitures de tourisme, motocyclettes, camions à deux essieux et à quatre roues) constituaient environ 93 % des véhicules qui empruntaient le pont. Même si 5 % de toutes les traversées étaient attribuables à des véhicules commerciaux munis de trois essieux ou plus, ceux-ci ont représenté 45 % de toutes les recettes de péage du pont. Les principales marchandises transportées par les camions qui traversent le pont international sont : le bois, l'acier et les produits de papier.

En collaboration avec le MDOT et le ministère des Transports de l'Ontario, la SMRBC a mis en marche une étude sur l'origine et la destination des automobiles qui traversent le pont, afin de déterminer le type de clientèle des véhicules de tourisme (qui effectuent plus de 90 % de toutes les traversées) et ainsi permettre à la direction de mieux planifier les améliorations au pont et les services à offrir.

La circulation automobile sur le pont international a grimpé de façon constante de 1980 jusqu'en 1993, où on a atteint le niveau le plus élevé, soit 3,5 millions de véhicules. Après cette date, la circulation a baissé de façon régulière jusqu'en 1999, principalement en raison de la différence entre les dollars canadien et américain. En raison de la hausse des prix des produits et services américains, les visites des Canadiens à Sault Ste. Marie au Michigan pour le magasinage, les loisirs et des motifs personnels se sont mises à chuter. Toutefois, l'amélioration de l'économie canadienne nous permet d'espérer que la vapeur sera renversée dans les mois à venir.

Depuis 1980, les traversées de camions au pont international ont grimpé de 249 % et les hausses annuelles ont été en moyenne de 9 % depuis 1994. L'augmentation des traversées de camions est sans doute attribuable à la vigueur des économies canadienne et américaine.

RECETTES

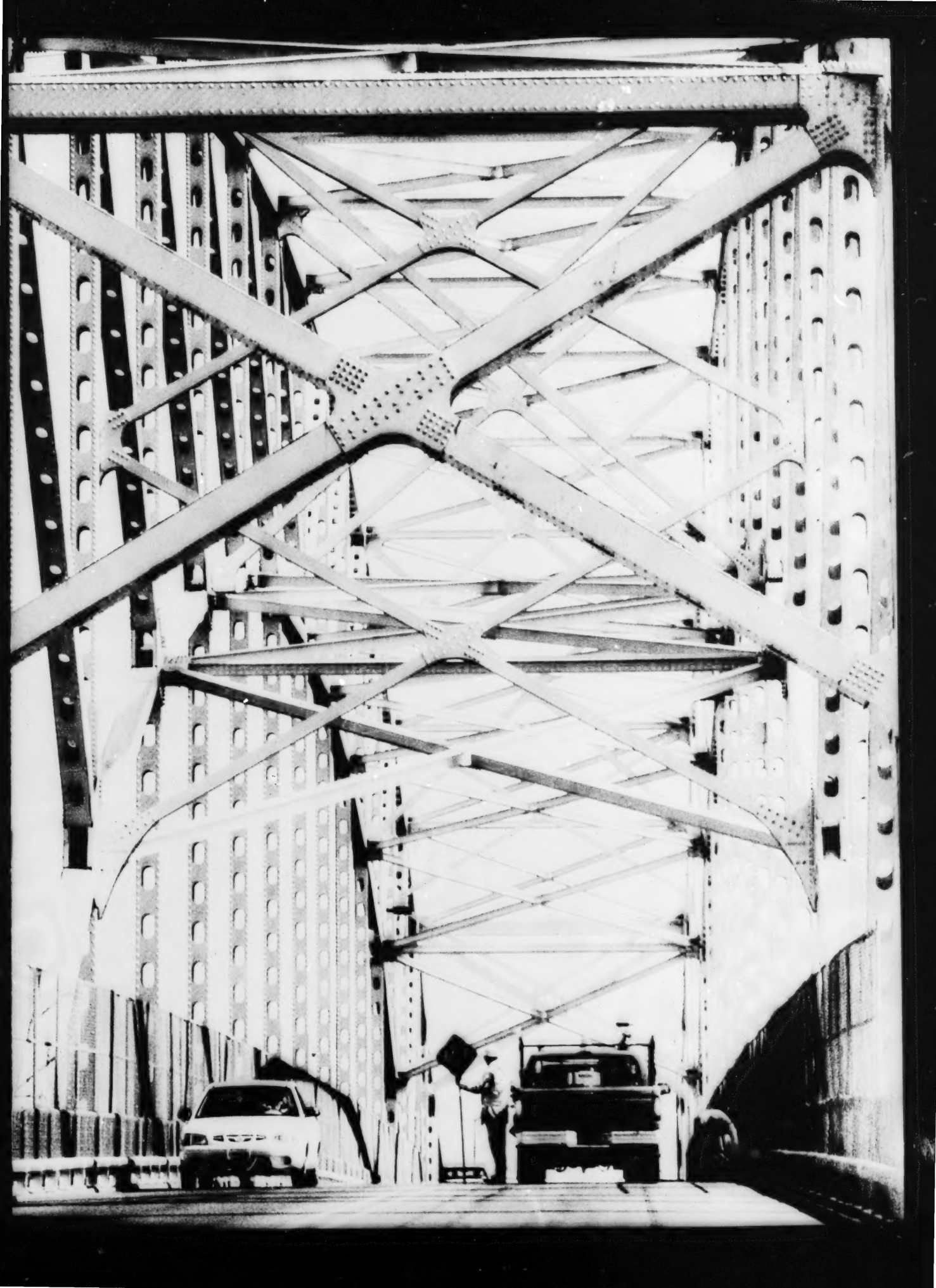
Les recettes du pont ont augmenté de 1980 à 1995, mais elles ont commencé à chuter en raison de la baisse du dollar canadien. Dans le cadre actuel, où l'économie canadienne se porte bien, tout porte à croire que les recettes reprendront leur cours normal sous peu.

SOMMAIRE FINANCIER

pour l'exercice terminé le 31 mars

	2001* $
• EXPLOITATION	
Revenus	
Péages	1 762 666
Baux et permis	182 138
Investissements	40 570
Dépenses	
Entretien	491 493
Perception des péages	500 000
Administration	62 292
Amortissement	91 536
Bénéfice net	840 053
• BILAN	
Actif à court terme	3 289 677
Passif à court terme	607 761
Immobilisations	1 844 734
Capital-actions	1 500
Bénéfices non répartis	4 525 150
• ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCÈRE	
Acquisition d'immobilisations	–
Placement - fonds du marché monétaire	821 759

* Résultats financiers pour l'exercice de 6 mois terminé le 31 mars 2001.

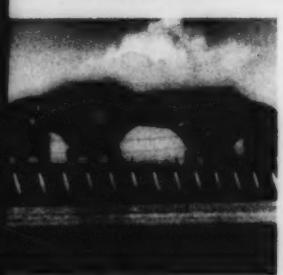


5. PONTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

SOUS JURIDICTION DE LA SPFL ET DE SES FILIALES

Pont international des Mille-Îles

Pont Jacques-Cartier



Pont Champlain et autoroute Bonaventure

Pont Honoré-Mercier

PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

Ouvert en 1938 par le premier ministre MacKenzie King et le président Franklin Roosevelt, le pont international des Mille-Îles enjambe le fleuve Saint-Laurent sur 13,7 kilomètres et relie Ivy Lea, en Ontario, et Collins Landing dans le nord de l'état de New York. Sa construction a demandé 16 mois et il s'agit d'une réalisation impressionnante à tous les égards! Il est exploité et entretenu conjointement par le Canada et les États-Unis en vertu d'un accord intervenu entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Thousand Islands Bridge Authority des États-Unis. Environ deux millions de véhicules empruntent ce pont chaque année.

PONT JACQUES-CARTIER

Ouvert à la circulation le 14 mai 1930 et inauguré officiellement le 24 mai 1930, le pont du Havre fut rebaptisé pont Jacques-Cartier en 1934, en hommage à l'explorateur qui découvrit le Canada en 1534.

Le pont, construit en acier et doté d'un tablier en béton armé, comporte cinq voies de circulation. Reliant Longueuil à Montréal, il mesure approximativement 3 kilomètres. Un système de signalisation de voies permet d'inverser le sens de la circulation sur la voie centrale et de l'adapter au trafic des heures de pointe. La travée principale, de type cantilever, se trouve à environ 66 mètres au-dessus de la surface du fleuve Saint-Laurent, permettant ainsi le passage des navires en provenance et en direction du port de Montréal. Quant à la section enjambant la voie maritime, elle se trouve à peu près à 49 mètres au-dessus de la surface du canal. La circulation sur le pont Jacques-Cartier est présentement estimée à 43 millions de véhicules par année.

PONT CHAMPLAIN ET AUTOROUTE BONAVENTURE

Le pont Champlain, ouvert à la circulation le 28 juin 1962, porte le nom de l'explorateur Samuel de Champlain qui a fondé Québec en 1608. L'autoroute Bonaventure, faisant partie des approches nord du pont, a été ouverte à la circulation le 21 avril 1967.

Reliant les municipalités de Brossard et de Verdun, le pont Champlain a une longueur d'environ 3 kilomètres. Il compte six voies de circulation, séparées par une bande médiane de béton. La travée principale, également de type cantilever, est construite en acier. Elle supporte un tablier à dalle orthotrope en acier revêtu d'un pavage de béton bitumineux. La hauteur libre au-dessus de la surface du canal de la voie maritime est d'environ 49 mètres. Le reste du pont est formé de poutres de béton précontraint, qui constituent un tablier en béton précontraint, revêtu de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Champlain est estimée à 49 millions de véhicules par année, auquel il faut ajouter les 8 millions de déplacements de personnes par transport en commun.

PONT HONORÉ-MERCIER

Ce pont, inauguré le 11 juillet 1934, a été nommé en l'honneur de Honoré Mercier, qui a été premier ministre du Québec de 1887 à 1891. Le pont relie la municipalité de Ville de LaSalle sur l'île de Montréal et le territoire Mohawk de Kahnawake, sur la Rive-Sud.

À l'origine, l'exploitation, l'entretien et l'administration du pont relevaient entièrement de la province de Québec. Entre 1958 et 1959, dans le cadre du projet de construction de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a fait procéder à des travaux pour surélever la partie sud du pont afin de permettre aux navires d'emprunter la voie maritime. La partie surélevée du pont est ainsi de juridiction fédérale. En 1963, un pont jumeau a été construit dans la partie fluviale afin de rencontrer les besoins sans cesse croissants de la circulation.

La section du pont sous la responsabilité de la Société s'étend sur environ 1,4 km. Ses travées en acier soutiennent un tablier classique en béton recouvert de pavage de béton bitumineux.

La circulation sur le pont Honoré-Mercier est estimée à 27 millions de véhicules par année.

TUNNEL DE MELOCHEVILLE

Le tunnel de Melocheville a été construit en 1956, dans le cadre de la construction du canal de Beauharnois. Le tunnel, qui passe sous les écluses du canal de Beauharnois à Melocheville, mesure environ 230 m de longueur et comporte une voie de circulation dans chaque direction.

La circulation dans le tunnel de Melocheville est estimée à 4 millions de véhicules par année.

ESTACADE DU PONT CHAMPLAIN

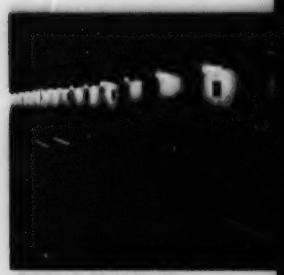
L'Estacade du pont Champlain a été construite en 1965 comme régulateur des glaces. Cet ouvrage longe le pont Champlain à environ 305 mètres en amont. D'une longueur de 2 043 mètres, il s'étend d'ouest en est, de l'Île des Sœurs jusqu'à la digue nord du canal de la voie maritime du Saint-Laurent. Cette infrastructure est actuellement utilisée par le public comme piste cyclable.

PONT INTERNATIONAL DE SAULT STE. MARIE

Ouvert en 1962, le pont international de Sault Ste. Marie enjambe la rivière St. Mary's et relie les villes jumelles de Sault Ste. Marie, en Ontario, et de Sault Ste. Marie au Michigan. Il s'agit du seul lien fixe entre les deux pays à 1 000 kilomètres à la ronde et d'une voie commerciale essentielle entre d'importants marchés américains et canadiens par l'intermédiaire de l'autoroute américaine 75 et de la route transcanadienne. Environ 3 millions de véhicules traversent ce pont chaque année.

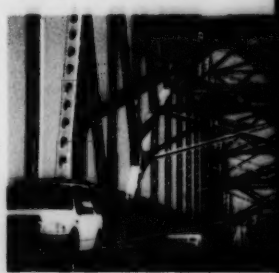
PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME

Enjambant la voie maritime du Saint-Laurent depuis Cornwall, en Ontario, jusqu'à Rooseveltown, dans l'état de New York, en passant par le territoire Mohawk d'Akwesasne, le pont international de la voie maritime est une construction surélevée qui a été ouverte à la circulation en 1962. Sa construction s'est effectuée en vertu d'un accord international intervenu en 1957 entre le Canada et les États-Unis : il est exploité à titre d'entreprise conjointe par notre filiale, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée en vertu d'une entente conclue entre La Société des ponts fédéraux Limitée et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation. Au total, plus de 2,4 millions de véhicules, principalement des camions, empruntent ce pont chaque année, ce qui en fait l'un des liens commerciaux les plus importants entre le Canada et les États-Unis.

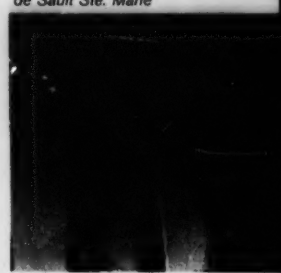


Tunnel de Melocheville

Estacade du pont Champlain



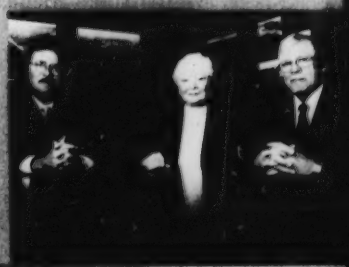
Pont international de Sault Ste. Marie



Pont international de la voie maritime

«En deux temps, trois mouvements»

6. INFORMATIONS CORPORATIVES



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Michel Fournier
Président-Directeur général

Norman B. Williams
Vice-président et secrétaire

Glen P. Carlin
Vice-président, Ingénierie

Gerry Johnston
Directeur, Développement de l'ingénierie

Thye Lee
Ingénieur en structures

Sylvain Vallée

Lynda Noël

00:41

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTION

En vertu de la ***Loi sur la gestion des finances publiques***, le Conseil d'administration est responsable de la gestion des activités de la Société. Il est supporté par le Comité directeur, le Comité de vérification, le Comité de suivi dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier et par l'équipe de direction.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Michel Fournier, *Président*
Yvon Bourget, *Vice-président*
Glen P. Carlin, *Administrateur*
Clément Côté, *Administrateur*
René Therrien, *Administrateur*
Norman B. Willans, *Administrateur*

COMITÉ DIRECTEUR

René Therrien, *Président*
Glen P. Carlin
Clément Côté

DIRIGEANTS ET DIRECTEURS DE SERVICE

Michel Fournier, *Président*
Yvon Bourget, *Vice-président*
Pierre Beaudoin, *Directeur général*
Sylvie Lefebvre, *Avocate-conseil et secrétaire de la Société*
Nathalie Rhéaume, *Directrice, Finances et administration*
Jean-Charles Leclerc, *Directeur, Ingénierie et construction*
Serge Harvey, *Directeur, Opérations et entretien*

COMITÉ DE SUIVI DANS LE CADRE DU PROJET DE REMPLACEMENT DU TABLIER DU PONT JACQUES-CARTIER

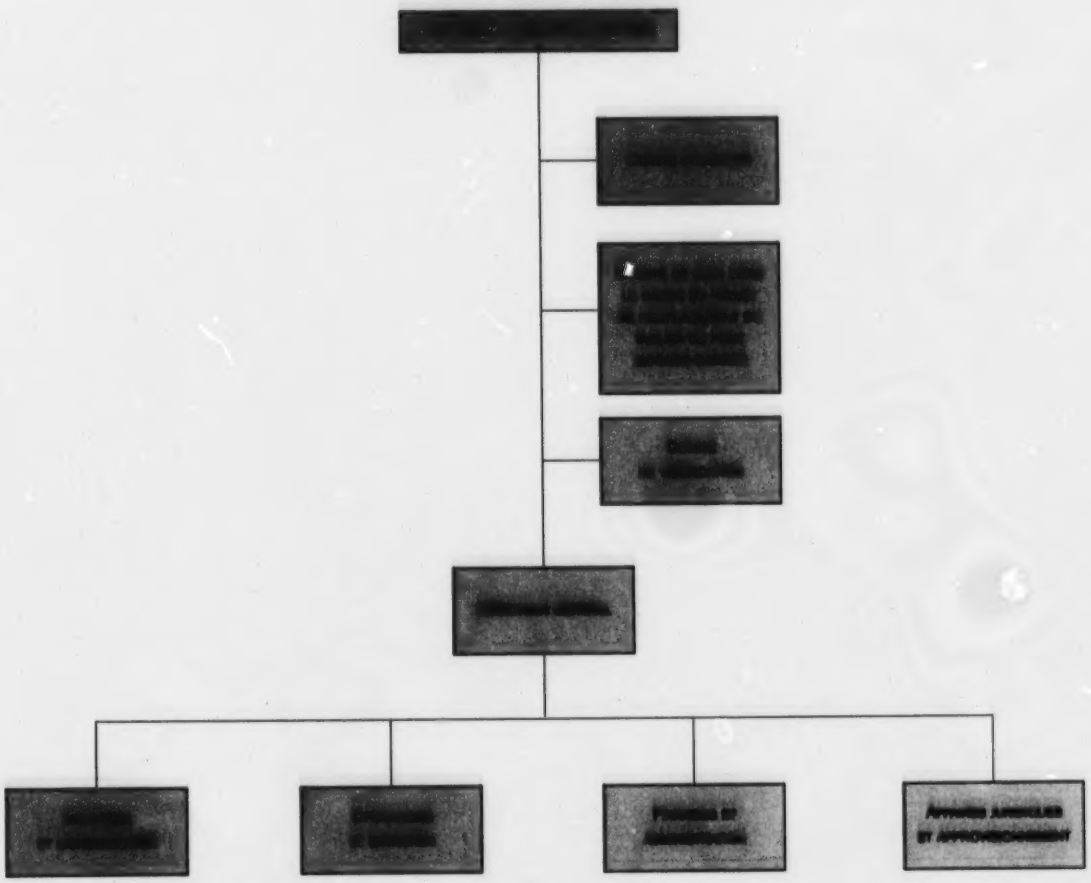
Glen P. Carlin, *Président*
Clément Côté
René Therrien

COMITÉ DE VÉRIFICATION

René Therrien, *Président*
Glen P. Carlin
Clément Côté

00:42

LES PONTS JACQUES CARTIER
ET CHAMPLAIN INCORPORÉE



Au 31 mars 2001, la Société comptait 42 postes permanents et 1 poste saisonnier, pour un total de 43 postes.

« De temps en temps »

LA CORPORATION DU PONT INTERNATIONAL DE LA VOIE MARITIME, ETÉE

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Michel Fournier, *Président*
Albert S. Jacques, *Vice-président*
Meredith S. Hayes, *Vice-président*
Erman J. Coad, *Vice-président*
Roger J. Forgues, *Directeur*
Edward Mangosing, *Directeur*
John M. Kroon, *Administrateur*
Sheila Tremblay, *Administrateur*

DIRECTION

Michel Fournier, *Président*
Albert S. Jacques, *Vice-président*
Erman J. Coad, *Vice-président*
Gérard Lalonde, *Trésorier*
Edward Mangosing, *Trésorier adjoint*
Roger J. Forgues, *Trésorier adjoint*
Norman S. Wilkins, *Avocat général*
Mark C. Oram, *Avocat général adjoint*
Ronald H. Beattie, *Directeur général*
Alain Vaje, *Secrétaire de la Corporation*

COMITÉ DE VÉRIFICATION

John M. Kroon, *Président*
Edward Mangosing
Roger J. Forgues

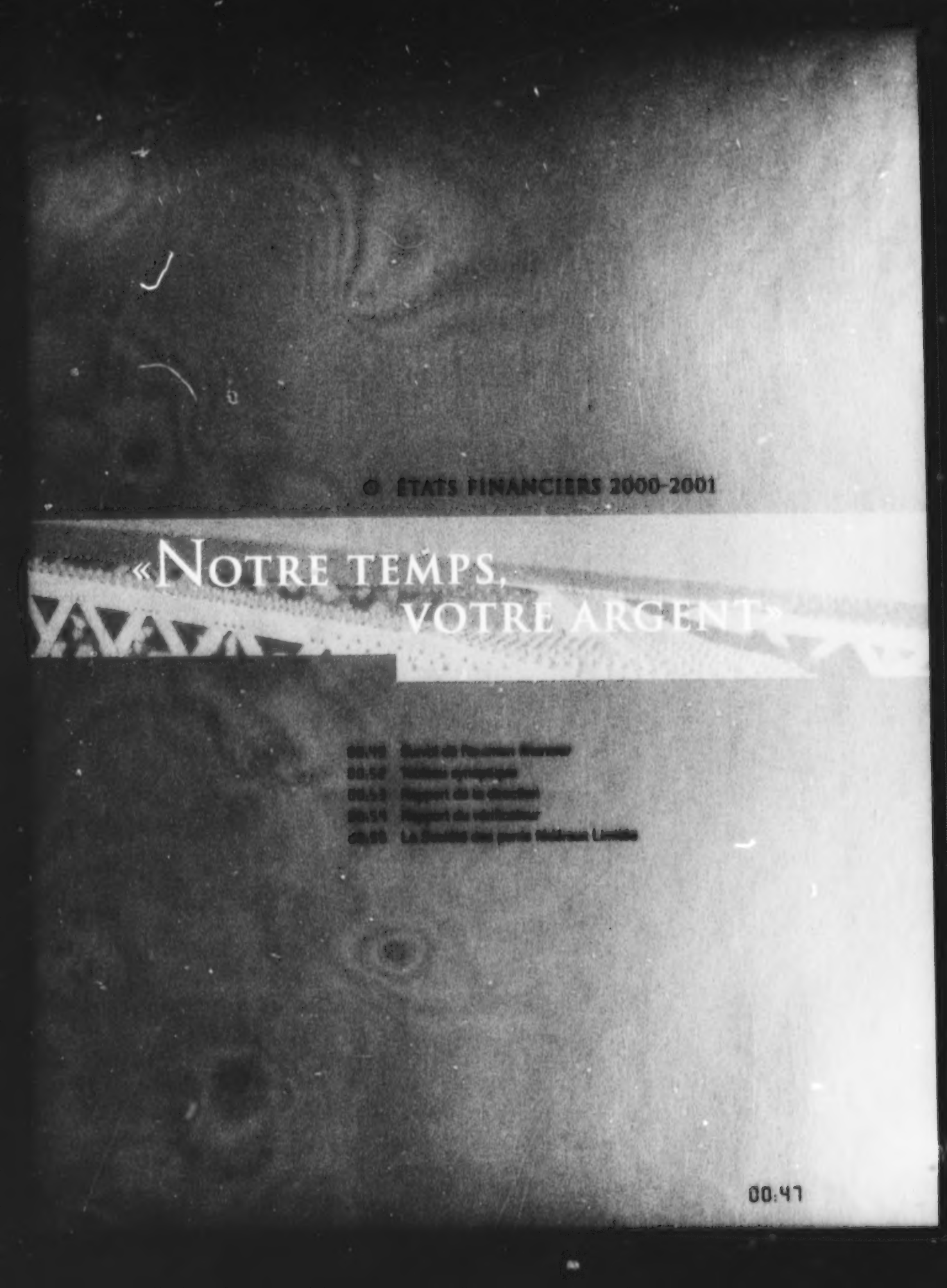
COMITÉ DE GESTION

Ronald H. Beattie
Gil Pilon
Jean St-Louis

LA ST. MARY'S RIVER BRIDGE COMPANY

ADMINISTRATEURS ET DIRIGEANTS

James Bourque, *Président*
Alexander Hall, *Vice-président*
Robert Collins, *Administrateur*
Gerry Johnston, *Administrateur*
Alan Jackson, *Administrateur*
Don Mackenzie, *Administrateur*
Ross Hall, *Administrateur*
Mary Thomas, *Administrateur*
Lucia Bianco, *Secrétaire-trésorière*


© ÉTATS FINANCIERS 2000-2001
«NOTRE TEMPS, VOTRE ARGENT»
00:47

⊖ EXAMEN FINANCIER

SURVOL DE L'EXAMEN FINANCIER

La présente analyse s'ajoute aux états financiers consolidés présentés dans les pages qui suivent. Elle porte sur les activités de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, de sa filiale détenue à 91,33 %, la St. Mary's River Bridge Company, et inclut la quote-part proportionnelle soit 50 % des comptes de sa coentreprise, la Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée.

Les états financiers sont ceux de la deuxième année complète d'activités de La Société des ponts fédéraux Limitée se terminant le 31 mars 2001. Lorsqu'il effectue des comparaisons, le lecteur doit se souvenir que les états financiers de cette année incluent les opérations de sa nouvelle filiale, la St. Mary's River Bridge Company, et ce pour la période allant du 17 octobre 2000 au 31 mars 2001.

Les activités de la Société se divisent en deux secteurs distincts. En premier lieu, on retrouve le secteur des ponts internationaux. Ce secteur s'autofinance à même les revenus de péages. Le deuxième secteur comprend les autres ponts, structures et activités où il n'existe aucun péage. Ce secteur dépend, en partie, du gouvernement pour son financement.

DES INVESTISSEMENTS STRATÉGIQUES

L'année financière terminée le 31 mars 2001 a été marquée par l'acquisition, le 17 octobre 2000, de 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la société St. Mary's River Bridge Company de la province de l'Ontario, pour un montant total de 1 370 $. Le transfert net des actifs au montant de 3 401 524 $ a été comptabilisé au capital d'apport. La société St. Mary's River Bridge Company fut créée en 1955 pour participer au financement, à la construction, à l'entretien et aux opérations d'un pont traversant la rivière St-Mary et reliant la municipalité de Sault Ste. Marie en Ontario avec la municipalité de Sault Ste. Marie dans l'état du Michigan aux États-Unis. Par cette acquisition, La Société des ponts fédéraux Limitée poursuit ses projets de regroupement d'ouvrages fédéraux ne servant pas à la navigation et s'emploie à rationaliser les coûts d'exploitation, d'entretien et d'administration relatifs à leur gestion.

Par ailleurs, la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a entamé des travaux majeurs de réfection sur le tablier du pont Jacques-Cartier afin de répondre, dans le cadre de sa mission, aux besoins des Canadiennes et des Canadiens en matière de transport et leur fournir des installations sécuritaires. Sur le coût du projet dans son ensemble, estimé à 121 millions de dollars, 6 millions ont été comptabilisés au 31 mars 2001.

⊖ EXAMEN FINANCIER

DES ASSISES SOLIDES

À la suite de l'acquisition de la filiale St. Mary's River Bridge Company, La Société des ponts fédéraux Limitée continue de montrer une situation financière solide. Comparativement à l'année précédente, les encaisses et les dépôts à terme ont augmenté de 5 309 747 $ pour atteindre un total de 15 068 173 $ en 2001 soit une augmentation de 54 %. Cette hausse découle en partie de l'acquisition de la société St. Mary's River Bridge Company, pour un montant de 1 287 306 $. Elle provient également d'investissements qui arriveront à terme dans le courant de l'exercice financier 2002. En outre, le montant à recevoir du Canada s'élève à 8 662 192 $ en 2001 par rapport à 3 990 252 $ en 2000. Ce montant représente la part des crédits parlementaires qui ont été octroyés à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée mais qui n'ont pas encore été versés. L'actif à court terme est passé de 15 998 248 $ pour l'exercice terminé le 31 mars 2000 à 26 480 678 $ au 31 mars 2001, soit une augmentation de 66 %. Pour ce qui est de l'actif à long terme, l'augmentation des placements à long terme provient uniquement de la société St. Mary's River Bridge Company pour un montant de 1 647 808 $.

Quant aux immobilisations, elles atteignent 42 635 991 $ au 31 mars 2001 en comparaison de 37 336 799 $ l'année précédente. L'acquisition de la société St. Mary's River Bridge Company contribue à cette hausse pour un montant de 1 844 734 $. Le coût initial de la portion canadienne du pont international de Sault Ste. Marie est totalement amorti mais il reste des terrains, des immeubles et des équipements à amortir. Par ailleurs, la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée exécute des travaux de réfection sur le tablier du pont Jacques-Cartier. Le contrat de design-construction a été adjugé le 12 octobre 2000 et les premiers travaux effectués au 31 mars 2001 sont comptabilisés dans les projets en voie de réalisation pour un total de 5 584 296 $. Le coût de la portion de l'autoroute Bonaventure et le coût initial du pont Jacques-Cartier sont complètement amortis.

Les comptes payables atteignent 9 802 657 $ au 31 mars 2001 comparativement à 4 775 112 $ au 31 mars 2000. De ce montant, 8 826 534 $ appartiennent à la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et incluent le projet de réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. Le financement en capital reporté de 6 227 275 $ correspond aux crédits parlementaires qui sont requis pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables.

Le capital d'apport est passé de 50 041 592 $ en 2000 à 53 443 116 $ en 2001. Le transfert net des actifs de la société St. Mary's River Bridge Company à la Société des ponts fédéraux Limitée inclut des fonds du marché monétaire et des bons du Trésor d'un montant total de 2 469 567 $ ainsi que des immobilisations de 1 936 270 $. Au 31 mars 2001, La Société des ponts fédéraux Limitée affiche un actif total de 73 592 087 $, une hausse de 31 % par rapport à l'actif établi au 31 mars 2000, soit 56 178 174 $.

⊖ EXAMEN FINANCIER

UNE CROISSANCE SOUTENUE

Pendant l'année 2001, les revenus consolidés de La Société des ponts fédéraux Limitée ont progressé de 3 539 795 $, ou 52 %, pour atteindre 10 299 403 $ comparativement à 6 759 608 $ pour l'exercice précédent.

Un des principaux facteurs qui ont contribué à cette progression sont les revenus provenant des baux et permis qui ont augmenté de 73 % passant de 2 109 899 $ en 2000 à 3 655 810 $ en 2001. Cette hausse découle principalement des nouvelles sources de revenus que la Société a développé grâce à l'installation par le secteur privé de panneaux publicitaires à l'abord des ponts Jacques-Cartier et Champlain ainsi que le long de l'autoroute Bonaventure. En effet, depuis juin 1999, la Société a mis en œuvre un nouveau programme de panneaux à messages variables (PMV) destiné à fournir des informations sur la circulation et la sécurité routière aux automobilistes. Ce programme est financé par les recettes provenant de panneaux publicitaires du secteur privé installés sur les terrains fédéraux.

Par ailleurs, les revenus attribuables aux péages ont doublé et atteignent 3 251 592 $ au 31 mars 2001 par rapport à 1 549 407 $ au 31 mars 2000. L'acquisition de la société St. Mary's River Bridge Company explique cette variation, pour un montant de 1 762 666 $, avec seulement six mois d'opérations.

La Société est très satisfaite de ces résultats qui témoignent des moyens qu'elle met en œuvre pour accroître la sécurité et l'accessibilité des ouvrages civils qu'elle gère et atteindre ses objectifs d'amélioration de l'efficacité de sa gestion et de rentabilisation maximale de ses actifs.

Par ailleurs, le montant du crédit parlementaire accordé par le gouvernement du Canada pour le financement des dépenses d'exploitation de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée atteint 27 965 992 $ pour l'année financière 2001 en comparaison de 25 167 928 $ pour l'année précédente.

Les dépenses ont augmenté de 6 096 988 $ en 2001. La hausse de 20 % des dépenses d'entretien d'un montant de 4 416 590 $ s'explique principalement par l'acquisition de la société St. Mary's River Bridge Company et par les travaux menés par La Société des ponts fédéraux Limitée. Les dépenses d'administration se sont accrues de 34 % pour un montant de 1 531 094 $ notamment en raison de l'ajout de nouveaux employés dans la structure organisationnelle et l'utilisation de consultants externes.

UNE ÉQUIPE EXPÉRIMENTÉE

La Société des ponts fédéraux Limitée peut compter sur une équipe d'experts dans plusieurs domaines pour servir efficacement ses clients, le grand public, tout en offrant à son actionnaire, le gouvernement du Canada, la meilleure rentabilité possible. Par leur compétence et leur engagement quotidien, ils contribuent à faire de La Société des ponts fédéraux Limitée une organisation capable de relever le défi d'entretenir des ouvrages afin qu'ils demeurent sécuritaires tout en répondant aux attentes de rentabilité, d'imputabilité et de transparence des Canadiennes et des Canadiens.

TABLEAU SYNOPTIQUE

RÉTROSPECTIVE DEPUIS LE COMMENCEMENT

pour l'exercice terminé le 31 mars

DESCRIPTION	1999 (6 mois)	2000 (12 mois)	2001 (12 mois)
• DONNÉES FINANCIÈRES en milliers de dollars			
• REVENUS			
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles	906	2 252	2 276
Baux et permis	728	2 110	3 656
Péages	627	1 549	3 251
Intérêts	339	653	994
Autres	113	195	122
	2 713	6 759	10 299
• DÉPENSES			
Entretien	7 346	21 825	26 242
Fonctionnement	1 975	3 566	3 175
Administration	1 799	4 564	6 095
Amortissement	1 260	2 740	3 249
Recouvrement de coûts	(268)	(295)	(264)
	12 112	32 400	38 497
Perte avant le financement public	(9 399)	(25 641)	(28 198)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	9 628	25 168	27 966
Amortissement du financement en capital reporté	37	88	141
Part des actionnaires sans contrôle	–	–	(69)
Bénéfice net (perte nette)	266	(385)	(160)

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers consolidés de La Société des ponts fédéraux Limitée et tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel relèvent de la compétence de la direction et ont été approuvés par son Conseil d'administration.

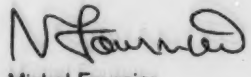
Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui sont présentés dans les états financiers.

Pour garantir l'intégrité et la fiabilité des états financiers, la Société maintient un système de contrôle, de politiques et de procédures interne assurant, avec un degré raisonnable de certitude, la protection des biens et la consignation adéquate des transactions et des événements.

Le système de contrôle est complété par une vérification interne comprenant des examens périodiques des différents aspects des activités de la Société. Le vérificateur externe a libre accès aux administrateurs responsables du maintien du système de contrôle et de la qualité des états financiers.

Il appartient à la vérificatrice générale du Canada de vérifier les états financiers et de faire rapport.

Le président directeur-général,



Michel Fournier

Ottawa, Canada
Le 1er juin 2001

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR GENERAL OF CANADA

Au ministre des Transports,

J'ai vérifié le bilan consolidé de La Société des ponts fédéraux Limitée au 31 mars 2001 et les états consolidés des résultats et du déficit, du capital d'apport et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2001 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la ***Loi sur la gestion des finances publiques***, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers consolidés ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la ***Loi sur la gestion des finances publiques*** et ses règlements, à la ***Loi canadienne sur les sociétés par actions***, à la ***Loi maritime du Canada*** et ses règlements et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Richard Flageole, FCA
Vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 1er juin 2001

00:54

BILAN CONSOLIDÉ
au 31 mars

	2001	2000
	$	$
• ACTIF		
À court terme		
Encaisse et dépôts à terme (note 4)	15 068 173	9 758 426
Débiteurs	1 678 837	2 013 798
Intérêts courus à recevoir	209 133	3 470
Frais payés d'avance	862 343	232 302
Montant à recevoir du Canada	8 662 192	3 990 252
	26 480 678	15 998 248
À long terme		
Placements à long terme (note 5)	4 147 808	2 500 000
Avance au coentrepreneur (note 6)	327 610	343 127
	4 475 418	2 843 127
Immobilisations (note 7)	42 635 991	37 336 799
	73 592 087	56 178 174
• PASSIF		
À court terme		
Créditeurs	9 802 657	4 775 112
Revenus reportés	2 610 844	214 336
	12 413 501	4 989 448
Avantages sociaux futurs	959 586	812 372
Revenus reportés	435 000	–
Financement en capital reporté (note 8)	6 227 275	453 802
Part des actionnaires sans contrôle	392 460	–
	8 014 321	1 266 174
	20 427 822	6 255 622
Engagements et éventualités (note 13 et 14)		
• AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
Autorisé		
Nombre illimité d'actions, sans valeur nominale		
Émis et entièrement libéré		
1 action	1	1
Capital d'apport	53 443 116	50 041 592
Déficit	(278 852)	(119 041)
	53 164 265	49 922 552
	73 592 087	56 178 174

* Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Approuvé par le Conseil d'administration :

Président et premier dirigeant

Administrateur

00:55

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DU DÉFICIT

pour l'exercice terminé le 31 mars

	2001	2000
	$	$
• REVENUS		
Revenus d'exploitation du pont des Mille-Îles (note 9)	2 276 174	2 252 169
Baux et permis	3 655 810	2 109 899
Péages	3 251 592	1 549 407
Intérêts	993 819	652 711
Autres	122 008	195 422
	10 299 403	6 759 608
• DÉPENSES		
Entretien	26 241 851	21 825 261
Fonctionnement	3 174 953	3 565 656
Administration	6 095 200	4 564 106
Amortissement	3 249 114	2 740 273
Recouvrement de coûts (note 10)	(264 000)	(295 166)
	38 497 118	32 400 130
Perte avant le financement public	(28 197 715)	(25 640 522)
Crédit parlementaire pour les dépenses d'exploitation	27 965 992	25 167 928
Amortissement du financement en capital reporté (note 8)	141 334	87 626
Part des actionnaires sans contrôle	(69 422)	–
PERTE NETTE	(159 811)	(384 968)
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	(119 041)	265 927
Déficit à la fin de l'exercice	(278 852)	(119 041)

* Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers consolidés.

ÉTAT CONSOLIDÉ DU CAPITAL D'APPORT

pour l'exercice terminé le 31 mars

	2001	2000
	$	$
Solde au début de l'exercice	**50 041 592**	47 641 592
Transfert des actifs de		
Transports Canada	–	2 400 000
St. Mary's River Bridge Company (note 3)	**3 401 524**	–
Solde à la fin de l'exercice	**53 443 116**	50 041 592

* Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés.

00:51

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

pour l'exercice terminé le 31 mars

	2001	2000
	$	$
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte nette	(159 811)	(384 968)
Éléments hors caisse		
Amortissement des immobilisations	3 249 114	2 740 273
Amortissement du financement en capital reporté	(141 334)	(87 626)
Augmentation de la provision pour avantages sociaux futurs	147 214	233 995
Amortissement des revenus reportés	(768 648)	(93 572)
Part des actionnaires sans contrôle	69 422	–
Variations d'éléments du fonds de roulement (note 11)	(1 501 485)	(32 196)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	894 472	2 375 906
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Trésorerie acquise de la filiale (note 3)	675 072	–
Diminution de l'avance au coentrepreneur	15 517	165 266
Placements à long terme	821 759	–
Acquisition d'immobilisations	(6 612 036)	(2 877 265)
Cession d'immobilisations	–	28 651
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(5 099 688)	(2 683 348)
• FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Revenus reportés	3 600 156	–
Augmentation du financement en capital reporté	5 914 807	267 104
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	9 514 963	267 104
• AUGMENTATION (DIMINUTION) NETTE DE L'EXERCICE	5 309 747	(40 338)
Encaisse et dépôts à terme au début de l'exercice	9 758 426	9 798 764
Encaisse et dépôts à terme à la fin de l'exercice	15 068 173	9 758 426

* Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés.

00:58

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
au 31 mars

1. POUVOIR ET ACTIVITÉS

La Société des ponts fédéraux Limitée, constituée le 2 septembre 1998 en vertu de la ***Loi canadienne sur les sociétés par actions***, est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la ***Loi sur la gestion des finances publiques*** et n'est pas sujette aux dispositions de la ***Loi de l'impôt sur le revenu***.

En accord avec la directive du ministre des Transports émise en vertu de la ***Loi maritime du Canada***, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a procédé au transfert de ses actifs le 1er octobre 1998. À cette date, la responsabilité de Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée ainsi que des activités du pont international des Mille-Îles a été transférée à La Société des ponts fédéraux Limitée. Quant au tunnel de Melocheville et au pont Honoré-Mercier, la responsabilité a été transférée à la filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

Le 17 octobre 2000, La Société des ponts fédéraux Limitée a acquis, de la province de l'Ontario, 91,33 % des actions votantes et participantes en circulation de la société St. Mary's River Bridge Company pour un montant total de 1 370 $.

Les principales activités de la Société englobent la gestion et l'exploitation des ponts, des installations et des autres propriétés. De plus, la Société peut acquérir des terrains, construire les ouvrages ou autres biens ainsi que procéder à l'acquisition d'actions ou d'une participation dans toute société de gestion de ponts.

La filiale, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, dépend du gouvernement du Canada pour son financement. La Société des ponts fédéraux Limitée, sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée, ainsi que la filiale, la St. Mary's River Bridge Company, s'autofinancent à même leurs propres revenus d'exploitation.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

A) MÉTHODE DE CONSOLIDATION

Les états financiers consolidés englobent les comptes de La Société des ponts fédéraux Limitée, de sa filiale en propriété exclusive, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, sa filiale détenue à 91,33 %, St. Mary's River Bridge Company ainsi que la quote-part proportionnelle, soit 50 %, des comptes de sa coentreprise, La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée. Quant aux résultats consolidés, ils comprennent les résultats de la

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
au 31 mars

filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise pour l'exercice du 1er avril 2000 au 31 mars 2001 (du 1er avril 1999 au 31 mars 2000 pour l'exercice terminé le 31 mars 2000) ainsi que ceux de la filiale St. Mary's River Bridge Company pour la période du 17 octobre 2000 au 31 mars 2001.

B) CRÉDITS PARLEMENTAIRES

Le montant du crédit parlementaire utilisé par la filiale pour combler l'excédent de ses dépenses sur ses revenus relativement à l'exploitation est présenté à l'état des résultats et du déficit. À ce titre, l'excédent des dépenses sur les revenus d'exploitation de la filiale ne comprend pas l'amortissement, la variation de la provision pour avantages sociaux futurs ainsi que les gains ou pertes sur l'aliénation d'immobilisations.

La portion du crédit parlementaire utilisée par la filiale pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables est comptabilisée au bilan comme financement en capital reporté et est amortie selon la même méthode que les immobilisations connexes. La portion utilisée pour financer l'acquisition d'immobilisations non amortissables est comptabilisée à titre de capital d'apport.

Tout solde des crédits parlementaires auquel la filiale a droit mais qui n'a pas été perçu à la fin de l'exercice est présenté comme montant à recevoir du Canada.

C) IMMOBILISATIONS ET AMORTISSEMENT

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. Les remplacements et les améliorations importantes qui prolongent la durée de vie utile des actifs actuels sont capitalisés. Les dépenses de réparations et d'entretien sont imputées aux résultats au moment où elles sont engagées.

Les immobilisations provenant de ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien sont comptabilisées à la valeur comptable du cédant avec la contrepartie au capital d'apport.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode linéaire, d'après la durée de vie utile estimative des actifs, aux taux annuels suivants :

• Ponts	2 % - 5 %
• Travaux de réfection	5 % - 10 %
• Réparations importantes reportées	10 %
• Véhicules et équipements	3 % - 33 %
• Bâtiments	2 % - 20 %

Les sommes relatives aux projets en voie de réalisation sont reportées à la rubrique appropriée des immobilisations lorsque le projet est achevé et elles sont amorties conformément à la politique de la Société.

D) REVENUS REPORTÉS

Les revenus reportés provenant des baux, des permis et des billets de péage pour lesquels les services n'ont pas été rendus sont reportés et comptabilisés au fur et à mesure de la prestation des services.

E) AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours de l'exercice où les employés rendent des services à la Société. À la cession de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnité de départ. La Société constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes au fur et à mesure que les prestations sont constituées.

F) RÉGIME DE RETRAITE

Tous les employés de la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et de la coentreprise participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Depuis le 1er avril 2000, la filiale Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée et la coentreprise versent des cotisations plus élevées et ce montant, exprimé en pourcentage des cotisations des employés, variera d'un exercice à l'autre selon les besoins dictés par les antécédents.

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS
au 31 mars

Les employés de La Société des ponts fédéraux Limitée participent à un régime de retraite privé à cotisations déterminées dont le coût est partagé entre les employés et la Société.

Les cotisations pour services courants sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués et elles constituent l'obligation totale de la Société au titre du régime de retraite. Les modalités de paiement des cotisations pour services passés sont fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite.

La charge pour tous les plans de retraite de l'exercice est de 228 833 $.

3. CAPITAL D'APPORT ET ACQUISITION D'ÉLÉMENTS D'ACTIFS

Tel qu'indiqué à la note 1, la société a acquis le contrôle de St. Mary's River Bridge Company en achetant 137 actions, soit 91,33 % des actions votantes et participantes, au montant de 1 370 $ au comptant. Cette acquisition a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple. Le tableau qui suit illustre la valeur des actifs nets de la SMRBC à La Société des ponts fédéraux Limitée. La valeur nette des actifs acquis se chiffre à 3 401 524 $ et est comptabilisée au capital d'apport.

	$
Trésorerie acquise de la filiale	
Encaisse et dépôts à terme	676 442
Trésorerie utilisée pour l'acquisition de la filiale	(1 370)
	675 072
Actif à court terme	104 708
Fonds du marché monétaire et bons du Trésor	2 469 567
Immobilisations	1 936 270
Créditeurs	(1 461 055)
Part des actionnaires sans contrôle	(323 038)
Actif net acquis	3 401 524

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS
au 31 mars

4. ENCAISSE ET PLACEMENT À COURT TERME

La Société investit sur le marché monétaire à court terme. Le rendement global du portefeuille au 31 mars 2001 était de 5,9 %. Le terme à courir le plus long est de 54 jours. La juste valeur des placements à court terme se rapproche de la valeur comptable en raison de l'échéance imminente de ces placements.

5. PLACEMENTS À LONG TERME

Les placements à long terme incluent les instruments financiers ci-dessous :

	2001	2000
	$	$
Bon du Trésor	2 500 000	2 500 000
Fonds du marché monétaire	1 647 808	–
	4 147 808	2 500 000

Le bon du Trésor porte intérêt au taux de 5,36 % et arrive à échéance le 26 mars 2002.

Les placements à long terme dans les fonds du marché monétaire sont sujets à divers risques en terme de taux d'intérêt, de marché ou de flux de trésorerie. Ces risques sont contrôlés par la direction et, avec ces placements, la Société ne prend aucun risque important.

La juste valeur des fonds du marché monétaire correspond à leur valeur comptable. Les taux d'intérêt de ces fonds sont variables et leur rendement effectif est de 3,5 % au 31 mars 2001.

6. AVANCE AU COENTREPRENEUR

Ce compte représente l'excédent de la contribution requise de La Société des ponts fédéraux Limitée dans sa coentreprise.

L'avance porte intérêt au taux moyen annuel des bons du Trésor et ne comporte pas de modalités de remboursement. Au 31 mars 2001, sa valeur comptable équivalait à sa juste valeur.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS
au 31 mars

7. IMMOBILISATIONS

	2001			2000
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	VALEUR NETTE
	$	$	$	$
• Terrains	4 340 944	–	4 340 944	3 769 987
• Ponts	144 318 823	117 643 592	26 675 231	29 310 843
• Véhicules et équipements	6 622 314	2 637 992	3 984 322	2 993 540
• Bâtiments	3 609 014	2 273 436	1 335 578	884 951
• Réparations importantes reportées	943 207	692 867	250 340	349 765
• Travaux de réfection	48 917	24 824	24 093	27 713
• Projets en voie de réalisation	6 025 483	–	6 025 483	–
	165 908 702	123 272 711	42 635 991	37 336 799

Le coût de la portion de l'autoroute Bonaventure, le coût initial du pont Jacques-Cartier ainsi que le coût initial de la portion canadienne du pont international de Sault Ste. Marie sont complètement amortis.

Par ailleurs, les projets en voie de réalisation au 31 mars 2001 se rapportent, en majeure partie, au projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier (note 15).

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS
au 31 mars

8. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

	2001	2000
	$	$
Solde au début de l'exercice	453 802	274 324
Crédit parlementaire pour financer l'acquisition d'immobilisations amortissables	5 914 807	267 104
Amortissement	(141 334)	(87 626)
Solde à la fin de l'exercice	6 227 275	453 802

9. REVENUS D'EXPLOITATION DU PONT INTERNATIONAL DES MILLE-ÎLES

Cette quote-part représente le résultat net d'exploitation de la portion canadienne du pont international des Mille-Îles conformément à une entente de gestion entre La Société des ponts fédéraux Limitée et Thousand Islands Bridge Authority.

10. RECOUVREMENT DE COÛTS

Ce recouvrement représente le remboursement par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada des frais engagés pour l'entretien du poste des douanes canadiennes du pont international des Mille-Îles, conformément à une entente contractuelle.

11. INFORMATIONS SUR LES FLUX DE TRÉSORERIE

Les variations d'éléments du fonds de roulement se détaillent comme suit :

	2001	2000
	$	$
Débiteurs	424 933	(649 312)
Intérêts courus à recevoir	(205 533)	117 210
Frais payés d'avance	(615 435)	(232 302)
Montant à recevoir du Canada	(4 671 940)	(330 247)
Créditeurs	3 566 490	1 062 455
	(1 501 485)	(32 196)

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS
au 31 mars

12. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déclarées dans les présents états financiers, la Société est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État relevant du gouvernement canadien. La Société transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

13. ENGAGEMENTS

La Société s'est engagée, principalement en vertu de contrats d'entretien, d'approvisionnement, de services professionnels et de location, à verser 11 904 623 $ jusqu'en 2007. De plus, la Société s'est engagée en vertu d'un contrat de design et construction ainsi que d'autres contrats de services professionnels, de location et d'assurances dans le cadre du projet de remplacement du tablier du pont Jacques-Cartier à verser 108 463 598 $ jusqu'à l'exercice 2002-2003. Les paiements minimums exigibles pour les prochains exercices s'élèvent à 63 906 895 $ en 2002, 55 262 331 $ en 2003, 370 964 $ en 2004, 371 527 $ en 2005, 371 527 $ en 2006 et 84 977 $ pour les exercices ultérieurs. Elle s'est également engagée en vertu d'une entente pour services de police qui se termine le 30 juin 2002, à verser annuellement un montant minimum de 2,9 millions de dollars.

14. ÉVENTUALITÉS

A) Dans le cours normal des activités, la Société est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces réclamations ou actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de la Société. Aucune provision n'a été comptabilisée à cet égard.

B) Une décontamination de certaines propriétés de la Société pourrait s'avérer nécessaire. Jusqu'à présent, la Société n'a pas été en mesure de déterminer tous les coûts s'y rapportant, n'ayant pas évalué l'état de contamination de toutes ses propriétés. Les coûts relatifs aux évaluations environnementales et aux travaux de décontamination sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel la Société effectue ces travaux.

⊖ NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS
au 31 mars

15. TRAVAUX MAJEURS DE RÉFECTION

Dans le cadre de sa mission, la Société doit exécuter des travaux majeurs de réfection sur le tablier du pont Jacques-Cartier. Le 12 octobre 2000, la Société a adjugé le contrat de design et construction, pour le remplacement du tablier du pont. La fin des travaux est prévue pour novembre 2002. Le coût du projet dans son ensemble, incluant les coûts directs et indirects, est estimé à 121 millions de dollars dont 6 millions ont été comptabilisés au 31 mars 2001.

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La valeur aux livres de l'encaisse, des dépôts à terme, des débiteurs, du montant à recevoir du Canada et des créditeurs se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance respective est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs; par conséquent, le risque de crédit est faible.

17. CHIFFRES DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

Certains chiffres correspondants de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour le présent exercice.